

V. I. MIHELSON, M. I. IALIGHIN

PODUL AERIAN

Traducere din limba rusă
NICOLAE VRUBLEVSCHI

Editura Politica

COMANDANȚII CARAVANELOR ZBURĂTOARE ORDINUL PENTRU MODIFICAREA ITINERARULUI

La 20 septembrie 1941, 12 zile după ce trupele fasciste au închis cercul blocadei Leningradului, la cererea comandantului Frontului Leningradului și a conducerii orașului Comitetul de Stat al Apărării a adoptat hotărârea „Cu privire la organizarea legăturii aeriene de transport între Moscova și Leningrad”.

Una din ultimele zile ale lui septembrie 1941. Pe aeroportul Vnukovo domnea o agitație neobișnuită. La intervale scurte aterizau nave de transport ale Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile. Se întorceau la bază de pe diferite fronturi. Virând la capătul pistei de aterizare-decolare, PS-34 rula ca de obicei fără grabă spre locurile de staționare... O vreme aparatele mai iradiau căldură, motoarele trosneau obosite. Se vedeau bine peticele de pe aripi, fuselaje, de pe ampena. J - urme ale gloanțelor și proiectilelor inamice. Avioanele păreau niște păsări mari, osterrite, mutilate, care au nevoie de odihnă și îngrijire.

Din aparate coborau piloți în scurte de piele uzate, cu căști de zbor, iar alții cu caschete albastre de uniformă cu „crab”. Se îndreptau spre colegii sosiți cu câteva minute înainte. La punctul de comandă, unde se adunau cu toții, își strângeau bărbătește mâinile, se îmbrățișau, se băteau pe umeri, fumau, discutau. Mulți nu se mai văzuseră demult. Fiecare avea ceva de povestit...

— Ei, fraților, se pare că astăzi s-a strâns toată floarea Aeroflotului. Inima-mi spune că ne așteaptă fapte mari, a spus, apropiindu-se de piloți, Vladimir Alexandrovici Pușcinski, comandantul escadrilei a treia.

În acest grup se aflau locțiitorul lui, A. I. Semenov, comandantul escadrilei a patra, K. A. Buharov, și comandanții de navă A. A. Dobrovolski, G. S. Benkunski, A. D. Kalina.

„S-a strâns toată floarea Aeroflotului”... Aceste cuvinte rostite de un aviator experimentat nu erau doar vorbe frumoase. În Grupul de aviație-Moscova, creat în primele zile ale războiului, fuseseră aduși, într-adevăr, cei mai buni oameni din aviația civilă. Fuseseră selecționați cei care își însușiseră perfect tehnica de zbor pe toate aparatele aflate în dotarea aviației civile, zburaseră în Arctica și în Asia Centrală, în Kamceatka și Ciukotka, deschiseseră noi trasee aeriene interne și externe, zburaseră ziua și noaptea, pe orice vreme, cei care puteau să decoleze, cum se spune, de pe o palmă și să pună aparatul acolo unde i se ordonă.

Pușcinski făcea parte din această categorie. În iulie '41 efectuase numeroase zboruri în spatele inamicului. Prin focul războiului trecuseră și ceilalți piloți.

Aviatorii îl ascultau atenți pe Buharov. Echipajele lui ținuseră legătura cu unitățile încercuite de fasciști în zona Smolenskului; cu sprijinul aviatorilor ai noștri reușiseră, luptând, să răzbată spre răsărit. Nu o dată, după ce străpungea perdeaua de foc a inamicului, Buharov își așeza aparatul în câte o poieniță din mijlocul sălbaticelor păduri din jurul Smolenskului. Din avion descărcau carburanți, piese de schimb pentru tancuri, muniție, armament, medicamente; la înapoiere transportau răniți. Cele mai fierbinți sectoare ale fronturilor erau marcate pe hărțile de zbor ale lui K. A. Buharov.

Konstantin Alexandrovici Buharov comanda pe atunci escadrila a patra. Cel mai vechi pilot din aviația civilă, el a terminat școala de zbor în 1925. Timp de cinci ani a

comandat la Gatcina un detașament de vânătoare. Apoi, până la începutul războiului, a zburat pe diferite linii ale Aeroflotului. Om de înaltă cultură, pilot experimentat, Konstantin Alexandrovici era sufletul și conștiința piloților din Grupul de aviație.

...Dar, indiferent despre ce discutau, toți se gândeau la un singur lucru - ce înseamnă această convocare pe Vnukovo, de ce li se ordonase să-și modifice traseele de front și să se întoarcă la Moscova... Ce se întâmplase? Ei doar îndeplineau misiuni de mare importanță și fiecare avion de transport avea, cum se spune, valoarea aurului.

Aviatorii nu au avut mult de așteptat. Nu a trecut nicio jumătate de oră de la aterizare și au aflat că trei escadrile vor fi transferate în apropierea Leningradului.

Vrând-nevrând toți au început să discute despre destinul Leningradului asediat. Situația din oraș era cunoscută.

De aceea, atunci când Buharov a început să vorbească despre iminenta mutare în apropierea Leningradului, aviatorii l-au ascultat cu toată atenția. Cu atât mai mult cu cât puțini zburaseră în zona aceea.

— Iată-l pe Lebedev, arătă Aleksei Semenov cu capul spre un pilot înalt care venea spre ei dinspre avionul ce tocmai aterizase. Zboară la Leningrad...

În viața maiorului Lebedev Leningradul ocupa un loc deosebit; îl iubea enorm. Aici, tânărul de 16 ani din ținutul Novgorodului devenisemarinar revoluționar, participase la Insurecția armată din Octombrie, la apărarea Petrogradului Roșu. De aici plecase cu tovarășii săi să se bată cu denikiniștii, fiind de patru ori rănit.

Oi'așul de pe Ne va l-a propulsat spre cer - în 1923 el a absolvit cursurile școlii de piloți militari de la Gatcina..?

În acele zile ale lui septembrie '41, comandantul patrului speciale de PS-84, maiorul A.P. Lebedev, a inaugurat linia aeriană spre Leningradul asediat de fasciști.

Apropiindu-se de colegi, Alexandr Petrovici îi salută.

— Sașa, i s-a adresat Buharov, tocmai te-ai întors de la

Leningrad. Povestește-ne cum e acolo.

— În unele sectoare fasciștii s-au apropiat foarte mult de oraș, răspunse Lebedev. Îl bombardează cu artileria grea. Sunt multe victime. O duc greu cu alimentele. S-au introdus cartele.

— E adevărat că ai zburat la Leningrad cu generalul Jukov? — întreabă Semenov.

— Da, răspunse Lebedev. Acum două săptămâni.

— Povestește cum a fost...

— Traseul este greu, periculos, Messerschmitt-urile sunt tot timpul la pândă.

— Nu fii zgârcit cu amănuntele, îl rugă Buharov. O să zburăm și noi deasupra Ladogăi. Așa că vii tocmai la timp.

Lebedev vorbi în felul lui obișnuit – încet, familiar, cu voce egală.

Și tot atât de calm, pe un ton plin de căldură ne-a relatat și nouă acest zbor din septembrie atunci când, în 1978, ne-am întâlnit în apartamentul lui din Moscova.

Alexandr Petrovici a despăturit o hartă uzată de navigație aeriană și ne-a arătat itinerariile primelor lui zboruri în interiorul inelului blocadei.

— Știți cum a început pentru mine dimineața de 10 septembrie pe aeroportul Vnukovo? ne-a spus Lebedev cu un zâmbet imperceptibil. De aparatul meu, care se afla pe pista de decolare, s-a apropiat un grup de generali. Unul dintre ei, arătând cu capul spre mine, a spus: „Iată-l și pe comandantul navei noastre – cel mai înalt dintre piloții Aeroflotului”. Printre generali l-am recunoscut imediat pe Jukov. l-am raportat reglementar că echipajul și avionul sunt gata de zbor. Ca la o comandă, generalii și-au ridicat privirile spre cerul posomorit, acoperit de nori joși.

— „Acum, cu cât e mai rea vremea cu atât e mai bine pentru noi”, le-am spus pasagerilor mei – lui Jukov și generalilor Hozin și Fediuninski.

Ulterior, am citit cu mult interes despre acest zbor în cartea lui G. K. Jukov „Amintiri și reflecții¹”. El nota că

zborul a decurs în condiții atmosferice „favorabile”¹¹: ploaie, plafon jos.

Gheorghi Konstantinovici observa corect că vremea proastă nu convenea deloc piloților de vânătoare inamici. Și, cum vremea nu s-a îmbunătățit nici atunci când ne-am apropiat de lacul Ladoga, am zburat fără nicio acoperire. Mai târziu, spre sfârșitul zborului am luat, totuși, o patrulă de avioane de vânătoare.

Deasupra Ladogăi am zburat la altitudine mică. În apropierea lacului norii s-au împrăștiat, deasupra lui se înseninase de-a binelea, și asta neliniștea mult echipajul. Dar „uliii” controlau perfect spațiul de acces la ruta noastră. Nu apucaserăm să parcurgem nici jumătate din drumul peste lac, când pilotul secund, Dzugutov, a raportat că vede la orizont un grup de Messerschmitt-uri. Printr-un gest cu mâna l-am făcut să înțeleagă că și eu observasem inamicul. În acel moment, „uliii” noștri au tăiat calea Messerschmitt-urilor și au respins atacul. Deasupra noastră s-a încins o luptă, dar nu am putut-o urmări – ne-am continuat drumul spre Leningrad. Alte complicații nu am mai avut. Am aterizat pe Komendantski. În urma noastră au aterizat „uliii”. Despre lupta aeriană am aflat de la piloții de vânătoare – fasciștii pierduseră trei aparate.

Când i-am relatat toate acestea lui Gheorghi Konstantinovici, mi-a strâns mâna în tăcere. Ochii lui parcă spuneau: „E-n ordine. Vi s-a încredințat o misiune de luptă și a trebuit s-o îndepliniți. Cum? Știți voi mai bine”.

Ulterior, mareșalul Uniunii Sovietice G. K. Jukov relatea astfel în memoriile sale încheierea zborului: „Deasupra lacului am zburat razant... urmăriți de două Messerschmitt-uri. După câțva timp am aterizat cu bine pe aeroportul Komendantski din oraș”.

...A doua zi dimineată, pe aeroportul Vnukovo, comandantul Grupului de aviație-Moscova, V. M. Korotkov, și comisarul lui, I. M. Karpenko, au convocat personalul de zbor. S-a dat citire hotărârii Comitetului de Stat al Apărării

cu privire la organizarea legăturii aeriene de transport între Moscova și Leningrad.

De-abia acum aviatorii au înțeles și au simțit pe deplin ce muncă neobișnuită îi aștepta.

Locotenentul major A. Semenov, locțiitorul comandantului escadrilei a treia, călăre a vorbit în numele celor prezenți, a fost deosebit de laconic. El n-a rostit decât o frază:

— Acest document este pentru noi un ordin al Patriei și el va fi executat...

Imediat după consfătuire, șeful secției politice a Grupului de aviație, I. K. Poterailo, i-a instruit pe comandanți, comisari, locțiitorii de comandant și pe secretarii organizațiilor de partid ale escadrilelor asupra organizării cât mai rapide a unei legături aeriene de transport între Leningrad și țară efective și trainice. O atenție deosebită, a subliniat Poterailo, trebuie să se acorde în munca politică de partid îndeplinirii hotărârii Comitetului de Stat al Apărării al U.R.S.S. În acest sens se impunea mobilizarea tuturor forțelor și a resurselor interne.

Multe griji avea în acele zile comisarul Grupului de aviație, Iosif Mihailovici Karpenko, care fusese trimis urgent la Vologda. În ordinul primit de I. M. Karpenko și semnat de general-maior de aviație G. A. Vorobeikin, șeful statului major al Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii și de general-maior de aviație V. S. Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile, se spunea:

„Tovarășul Karpenko Iosif Mihailovici, comisarul Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile, în conformitate cu hotărârea Comitetului de Stat al Apărării al U.R.S.S. Din 20 septembrie 1941 este împuternicit-responsabil al Direcției generale a Flotei aeriene civile pentru organizarea zborurilor avioanelor PS-84 la Leningrad și retur.

Toate cererile tovarășului Karpenko legate de asigurarea securității zborurilor avioanelor PS-84 și ordinele lui privind

oî'ganizarea acoperirii de către avioanele de vânătoare sunt obligatorii pentru comandanții subunităților de vânătoare atașate ale Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii¹¹.

După ce a sosit la Vologda, I. M. Karpenko s-a adresat comandantului garnizoanei în a cărei administrare se aflau importante rezerve de alimente pentru aprovizionarea trupelor de pe fronturile Leningradului, Volhovului și altele.

— Comandantul garnizoanei - își amintește Karpenko mi-a dat tot sprijinul. A ordonat transportarea încărcăturii gata ambalate la aeroport, a. Stabilit echipele de ostași pentru încărcarea și descărcarea avioanelor. În general, a făcut tot ce era necesar pentru ca Leningradul asediat să primească cât mai repede bunurile de importantă vitală pentru el.

A doua zi, pe aeroportul din Vologda a fost adusă o încărcătură de o sută de tone. Pentru transportarea ei în orașul asediat au fost Uimise din Moscova toate avioanele în stare de funcționare - la început peste 30, iar apoi până la 50 de aparate.

Zborurile primelor grupuri de avioane de transport de la Vologda la Leningrad au scos la iveală eficiența redusă a acestor curse aeriene de transport atât de lungi. I. M. Karpenko l-a informat telegrafic în acest sens pe comisarul de regiment M. F. Kartuşev, prim-adjunct al Direcției generale a Flotei aeriene civile, și a propus indicarea unor aeroporturi situatemai aproape de Leningrad. Întors la Moscova, I. M. Karpenko a primit împuternicirile necesare și a plecat împreună cu colonelul S. N. Șarâkin pe Frontul Leningradului, în zona Volhov-Tihvin. Ei au ales aerodromurile de la Novaia Ladoga, Sibențe, Hvoinaia și Podborovie. Odată obținut acordul Forțelor aeriene militare, escadrilele Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile au fost transferate pe Frontul Leningradului și au început să efectueze de pe aceste aerodromuri zboruri în oraș.

La scurtă vreme, I. M. Karpenko zbura din nou pe Frontul

Leningradului. Acum avea misiunea de a stabili o acoperire asigurată de avioane de vânătoare. Comisarul Grupului de aviație s-a întâlnit cu colonelul I. P. Juravlev, Erou al Uniunii Sovietice, comandantul grupului operativ al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului și a rezolvat și această problemă.

Se concentrau în continuare forțe destinate traseelor aeriene ale orașului asediat.

La sfârșitul lui septembrie, transporturile aeriene erau asigurate integral de Grupul nordic special al aviației civile. Comandant al grupului fusese numit A. A. Lavrentiev, comisar – V. P. Legostin, șef de stat-major – I. G. Jigalev, iar inginer-șef – G. I. Moskvîn.

Nucleul acestui grup l-a constituit detașamentul 31 de aviație care avea puține avioane de transport. După câteva zile, printr-o hotărâre a Consiliului militar al Frontului Leningradului, îi subordinea operativă a comandamentului Grupului nordic special vor trece PS-84 din cadrul Forțelor aeriene militare ale Frontului, ale Flotei din Baltica, precum și detașamentul special baltic al aviației maritime.

Acest detașament s-a instalat la gurile râului Volhov. Pe malul stâng. Avea în dotarea sa hidroavioane MBR-2. Detașamentul efectua transporturi urgente de carburanți, muniții, armament pentru trupele aflate pe poziții de apărare la sud de lacul Ladoga. În primele săptămâni ale blocadei aceste aparate au transportat la Leningrad diferite încărcături.

Printre primii care au străbătut noul traseu aerian s-au numărat, afară de aviatorul moscovit Alexandr Lebedev, piloții Grupului nordic special de aviație Konstantin Novikov, Vasili Litvinov, Mihail Nikiforov. La început, ei traversau Ladoga în zona Schlisselburgului, apoi, pe măsură ce trupele fasciste se apropiau de malul sudic, zburau pe trasee mai nordice traversând lacul de la Kobona la Morriin Nos și Uglovo.

În acele zile nimeni nu știa cât va dura blocada. În

septembrie au efectuat câteva zboruri de legătură cu Leningradul aviatorii din regimentul 7 de bombardiere grele, al cărui comandant era V. I. Labudev, iar comisar – comisarul de batalion A. I. Povaleaev. Ei se vor angaja integral în cursele podului aerian doar în noiembrie 1941, când situația la Leningrad se va înrăutăți considerabil, iar Flota aeriană civilă va ordona dublarea cantității zilnice de alimente transportate la Leningrad.

Aici și-au făcut datoria și învechitele avioane transportoare de bombe TB-3-, transferate în majoritate din forțele aeriene militare în Flota aeriană civilă, unde au fost denumite G-2 și utilizate masiv la transportul de mărfuri pe multe linii.

Folosirea aparatelor TB-3 pentru zboruri în condiții de front a fost o măsură forțată, dictată de lipsa acută de avioane de transport. Trebuia să se aibă în vedere că în 1941 zborurile periculoase deasupra Ladogăi pe asemenea aparate învechite, greoaie, încete și nemanevrabile puteau fi efectuate numai de oameni curajoși și neînfricați, pe care «intern îndreptățiți să-i considerăm eroi ai Marelui război pentru apărarea patriei.

Atunci, acestui regiment i-a fost trimisă în ajutor escadrila a 39-a de bonăoardiere grele cu următoarea conducere: comandant – căpitanul I.S. Agranovski, comisar – comisarul de batalion A.G. Hatin, navigator – căpitanul A.S. Rjepețici, inginer – inginerul militar de rangul doi E.E. Novikov.

Organizarea podului aerian impunea protejarea temeinică a avioanelor de transport. Pentru escortarea lor au fost detașate din rezerva Marelui Cartier General trei regimente de vânătoare cu efectiv complet.

Primul sosit de la Moscova a fost regimentul 127. Cu câteva ore înainte de transferarea pe Frontul Leningradului, comandantul acestui regiment, maiorul V. V. Puzeikin, a fost chemat de urgență la statul-major al diviziei, unde i s-a ordonat să plece cu regimentul lângă Tihvin, pe

aeroportul de campanie de la Kaivaksa, pentru executarea unei misiuni de luptă - însoțirea avioanelor de transport în Leningradul încercuit.

În primele zile ale lui octombrie i-a urmat regimentul 286 de vânătoare, dislocat de lângă Voronej și comandat de maiorul P. N. Baranov.

Pentru însoțirea caravelor de transport în coridorul aerian Leningrad—Pământul cel Mare (restul teritoriului Uniunii Sovietice.

— *Nota trad.*) au fost trimise și alte regimente de vânătoare ale Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, precum și piloți din regimentele de aviație maritimă 5 și 13 din componența brigăzii de vânătoare a Forțelor aeriene militare ale Flotei baltice (comandant de brigadă - locotenent-colonelul I. G. Romanenko, Erou al Uniunii Sovietice). Regimentul 5 de vânătoare era comandat de colonelul P. V. Kondratiev, Erou al Uniunii Sovietice, iar regimentul 13 - de locotenent-colonelul B. I. Mihailov.

Spre sfârșitul lui noiembrie '41 acestor două regimente li s-a alăturat un al treilea - regimentul 154.

Acest regiment era în refacere. Aviatorii se antrenau pe aparate noi - avioanele americane de vânătoare Tomahawk.

Așa stăteau lucrurile atunci când a început concentrarea forțelor pentru realizarea integrală a legăturii aeriene de transport cu Leningradul.

Documentele epocii, numeroase materiale atestă dar atenția, operativitatea, ajutorul și grija manifestate de întreaga țară față de orașul asediat al lui Lenin.

Este relevant faptul că hotărârea Comitetului de Stat al Apărării se referea nu numai la personalul aviației de transport și vânătoare (forța principală a legăturii aeriene a orașului supus blocadei), ci și la numeroase subunități terestre și diferite organizații. Și, înainte de toate, la constructorii de aerodromuri din perimetrul Leningradului,

ca și din afara lui.

În timp ce navele de transport și aviatorii din escortă primeau ordin de modificare a itinerarului și de deplasare pe Frontul Leningradului, se schimba și sarcina de luptă a militarilor din detașamentele de construcții.

Aerodromul Komendantski, unde aterizau avioanele de transport, se afla sub focul artileriei inamice. Fasciștii îi bombardau zi și noapte, urmărind să scoată din funcțiune cât mai multe aparate. De aceea, în septembrie, sub un camuflaj eficace, nu departe de stația de cale ferată Rjevka, a început construcția unui nou aerodrom – Smolnoe.

În documente el apare sub indicativul 0988. El a devenit una din principalele baze ale avioanelor de transport. Eroii necunoscuți – sute de fete și băieți din premilitărie, originari din Pskov. Novgorod, Luga, Borovici, au alcătuit osatura detașamentelor de militari constructori, transferați urgent la începutul lui septembrie la Leningrad de pe istmul Kareliei, la Rjevka și la alte obiective.

Prin eforturile lor, într-un interval extrem de scurt, au apărut aerodromul Smolnoe și alte baze ale navelor de transport. Comandant al aerodromului Smolnoe a fost numit fostul șef al bazei aeriene Șosseinaia, M. I. Țeitlin.

Sub conducerea Comitetului de Stat al Apărării, a Comitetului regional Leningrad al partidului, a Consiliului militar al Frontului Leningradului s-a consolidat linia de comunicații a orașului asediat născută în zilele lui septembrie 1941 și transformată într-o arenă de dure încleștări aeriene.

PRIMA „RINDUNICĂ”

„Se ordonă comandantului detașamentului nr. 3 din Grupul de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile, tovarășului

Pușinski V.A. Ca, în conformitate cu hotărîrea Comitetului de Stat al Apărării din U.R.S.S. Din 20 septembrie 1941, să organizeze și să îndeplinească misiuni

speciale pe avioanele PS-84 staționate pe aerodromul Hvoinaia.

Toți comandanții garnizoanelor Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii vor acorda tovarășului Pușcinski tot concursul pentru îndeplinirea misiunii încredințate.

Șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile, general-maior de aviație (V. S. Molokov)".

Șeful statului major al Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii, jeneral-maior de aviație (G. A. Vorobeikin)

Pe atunci, Vladimir Alexandrovici Pușcinski avea 30 de ani, dar pe petlițele albastre ale vestonului său străluceau deja tresele din emblema roșie de căpitan – grad deloc comun în acea vreme. Raglanul de piele cădea ca turnat pe statura lui zveltă. Tunsoarea scurtă scotea în evidență fața-i bărbătească. Privirea directă și deschisă a ochilor căprui, liniile precis conturate ale gurii și bărbiei trădau forța interioară a unui om cu caracter ferm, a unui om voluntar. În același timp, era modest și chiar timid. Colegii credeau în el și știau că pe un asemenea om te poți bizui și la bine și la rău.

Vladimir Alexandrovici Pușcinski avea o bogată experiență de zbor. În aviație îl adusese pasiunea pentru sport, pentru automobilism. Tânărul lăcătuș, care lucra la un garaj auto, era un excelent sportiv. În anii '30 juca polo pe apă în selecționata Moscovei. A ocupat locuri fruntașe în competiții de înot unionale. În 1933 a terminat cu rezultate bune școala medie tehnică de aviație de la Saratov, iar în 1935 – școala de piloți din Tambov a Flotei aeriene civile. Drumul spre aviație era deschis. Fidel pasiunii pentru tehnică, Pușcinski a lucrat ca mecanic-pilot în Kazahstan, iar apoi a zburat pe ruta Moscova—Harkov. În timpul campaniei finlandeze din 1939—1940, a transportat reprezentanți ai Comandamentului Armatei Roșii, răniți, armament, muniție. Mai târziu, îl vom afla lucrând dincolo de Cercul polar. Izbucnirea războiului îl găsește în secția de zbor a Direcției generale a Flotei aeriene civile; ca

pilotinstructor cis. I, instruia piloții pentru zborul de noapte, în Caucazul de Nord. În primele luni ale conflagrației a executat zeci de zboruri de luptă în spatele inamicului, a aprovizionat cu muniții și carburanți unitățile și subunitățile noastre, a făcut legătura cu detașamente de partizani și grupuri clandestine.

La începutul războiului este numit comandant de escadrilă. Și iată că acum Comandamentul îi încredințează lui Vladimir Pușcinski misiunea de a organiza zborurile navelor aeriene în Leningradul asediat. Ca toți aviatorii, Pușcinski era obișnuit cu surprizele. Dar în ziua aceea de septembrie, când a primit din mâinile comisarului Grupului de aviație ordinul, era stăpânit de o puternică emoție. Comandantul detașamentului realiza ce răspundere enormă apăsa pe umerii lui.

În aceeași zi, cu aceleași sentimente primeau ordinele respective alți cinci tovarăși de luptă ai lui Pușcinski – comisarul escadrilei lui, I.S. Bulkin, comandanții de escadrilă K. A. Buharov, S. N. Șarâkin, comisarii lor – M. M. Komarov și D. S. Goncarenok.

Plecarea detașamentului lui Pușcinski pe Frontul Leningradului, stabilită pentru si'ârșitul lui septembrie, nu a avut loc. La 30 septembrie trupele germano-fasciste și-au reluat ofensiva asupra Moscovei. Orelul a fost grav lovit, și aproape toate forțele Grupului de aviație-Moscova au fost mobilizate pentru a transporta un grup de desant aero în zona Orelului. Cu câteva zile înainte de aceasta, la ordinul expres al Comandamentului, V.A. Pușcinski efectuase un zbor de noapte de la Kiev în zona Ostrava. Decolase în amurg de pe un aerodrom neamenajat pentru zborurile lui PS-84. Pe parcurs avionul a nimerit într-o zonă cu furtuni. Au zburat orbește, fără repere și fără radio. În această misiune, experiența zborurilor de noapte, a anilor de pilotaj a fost salvatoare.

Pușcinski a îndeplinit ordinul de luptă – a transportat parașutiști cercetași în Cehoslovacia și s-a întors cu bine la

Vnukovo.

Aici îl aștepta ordinul de transferare pe Frontul Leningradului.

Pușcinski proiecta mintal zborul, când de eps-au apropiat comisarul I.S. Bulkin și comandantul de navă G. S. Benkunski.

— În ce stare se află aparatul, Gheorghi Stanislavovici? a întrebat Pușcinski.

— Normală.

— Echipajul este la post?

r~ Sunt toți pe aerodrom.

— Atunci facem așa, a. Spus Pușcinski ealculând ceva în minte. Adună echipajul și plecați chiar astăzi la Hvoinaia. Eu voi pleca cu escadrila mâine dimineață. Așteptați-ne la amiază. Cum sosiți, dați-ne de știre...

— Vladimir Alexandrovici, cred că și eu trebuie să plec cu Benkunski, a propus I. S. Bulkin.

— Bine! a aprobat Pușcinski. Mergi la Hvoinaia la primul secretar al Comitetului raional de partid. Cred că el este informat. Ah, era cât p-aci să uit, a adăugat el kiându-și rămas bun de la echipaj, prezentați-vă neapărat a comandantul garnizoanei, colonelul Juravlev. El comandă un grup al Forțelor aeriene militare ale Frontului, știe despre transferarea noastră...

★

★ ★

O dată cu norii plumburii, joși, deasupra Hvoinei se lăsa amurgul. Dinspre pădurea de brad, ce se întindea până la marginea așezării, venea miros de rășină și ciuperci, de mușchi și cetină putredă, de ierburi de pădure.

August și septembrie fuseseră bogate în ciuperci. Tocmai ce trebuia. În special în acele zile, când valurile de evacuați și refugiați din zonele din apropierea frontului se abătuseră asupra micii așezări din pădure. Oamenii trebuiau hrăniți, iar alimentele nu ajungeau. În acele zile, cei din Hvoinaia au adus la bucătăriile punctelor de distribuire a hranei coșuri și

găleți pline cu ciuperci.

O dată cu apropierea nopții, așezarea se potolea treptat. Se instalase liniștea și în casa de lemn cu două nivele de pe strada Krasnoarmeiskaia în care se afla sediul Comitetului raional de partid. Se putea spune că primul secretar Evgheni Ivanovici Zverev se mutase în cabinetul 3ui din sediu. Ce-i drept, acolo nu-l prea găseai, căci era mai tot timpul pe teren. Și mai rar trecea pe acasă, deși ora la doi pași de sediu. În cabinet, după o perdea era un pat de campanie, dar de dormit nu prea era timp.

Când întunericul nopții a învăluit așezarea, Zverev a rămas, în sfârșit, singur. În liniștea adâncă, l-a cuprins din1,1-0 dată oboseala. A străbătut încăperea, și-a luat prosopul și a ieșit pe coridor. După ce s-a înviorat cu apă de la robinet, s-a întors în cabinet.

Aceste momente de tihnă erau rare, de scurtă durată, și tocmai de aceea Zverev le aprecia foarte mult. Puteai să analizezi liniștit ziua care se scursese, să parcurgi fără grabă însemnările din blocnotes, să chibzuiești cum să rezolvi cutare sau cutare chestiune. Problemele urgente nu-i dădeau pace nici în ceasurile liniștite ale nopții. Evgheni Ivanovici își făcea note, formula ordine și dispoziții pe care dimineața urmau să le primească activiștii Comitetului de partid.

Se apropia miezul nopții. Brusc a început să sune strident telefonul. Zverev a luat receptorul:

— Nu dormi, Evgheni Ivanovici? a auzit el vocea cunoscută a lui N. V. Soloviev, președintele Comitetului Executiv regional Leningrad. Am o veste importantă. Aproape întregul Aeroflot zboară de la Moscova spre voi...

— Asta ce mai e, o glumă? a întrebat Zverev.

— Nici unuia, nici altuia nu ne prea arde acum de glume, Evgheni Ivanovici, a răspuns Soloviev. Așa că, întâmpină-ți oaspeții! Ei vor transporta de la voi la Leningrad alimente, iar la înapoiere - oameni. În acest sens am primit o hotărâre a Comitetului de Stat al Apărării. Stalin însuși se

ocupă de această chestiune.

— E o noutate! a rostit printre dinți Zverev.

— Da, o noutate, răspunse Soloviev. Mâine pleacă spre tine de la Tihvin Grigori Grigorievici Vorotov, președintele Comisiei noastre regionale pentru conducerea raioanelor din nord-est. De la el vei primi instrucțiuni amănunțite în legătură cu această chestiune.

Din această scurtă discuție nocturnă, Zverev a înțeles că Hvoinaia va deveni principala bază aeriană a Leningradului aflată dincolo de inelul blocadei. „la te uită ce întorsătură au luat lucrurile”, își spuse.

Când în iulie la Hvoinaia și-au făcut apariția constructorii aerodromului, Zverev nici nu-și putea măcar imagina ce va urma.

Evgheni Ivanovici s-a aplecat asupra hărții raionului și a început să examineze punctele marcate cu stegulețe, unde în cursul a trei săptămâni din prima lună de război au i'ost construite aerodromuri cu pistă naturală. Pe atunci nu prea vedea necesitatea unor asemenea terenuri de aterizare. „Ce rost au de aici în adincul pădurii? gândea Zverev. Oricum războiul n-o să dureze mult. Degeaba o să defrișăm sute de hectare de lemn bun pentru construcții...”

Reiese că nu degeaba vorbea până răgușea I. M. Altșult, șeful șantierului, despre importanța accelerării construcției aerodromurilor, nu degeaba cerea el cu insistență Comitetului raional oameni, transport hipo, tractoare. Acum aici va fi baza aeriană.

„Baza aeriană!” Deocamdată acest cuvânt nu-i spunea prea mult lui Zverev. Un lucru era dar – va fi mult de lucru.

Într-adevăr, nu trecea o zi și, asemenea unei avalanșe, noi și noi probleme se abăteau asupra autorităților locale: mobilizarea, organizarea instrucției generale, organizarea detașamentelor de partizani, selecționarea și trimiterea oamenilor la construirea valurilor de apărare, amplasarea spitalelor, primirea și repartizarea evacuaților, organizarea punctelor de distribuire a hranei, construirea de drumuri,

formarea detașamentelor pentru capturarea cercetașilor, diversioniștilor și a aviatorilor fasciști de pe aparatele doborâte. Și pe lângă toate acestea te asaltau treburile curente: strânsul recoltei, achizițiile, pregătirea fondului de semințe, munca de partid cotidiană. Zverev înțelegea că amplasarea în raion a unei baze aeriene prin care vor tranzita încărcăturile la Leningrad și de aici spre Pământul cel Mare va schimba complet ritmul de viață al Hvoinei, al întregului raion. Așadar, avioanele vor transporta de la ei alimente în Leningradul izolat de țară și vor aduce de acolo oameni.

Cât privește primirea și cazarea oamenilor, aceasta devenise de mult un lucru obișnuit. În iunie raionul Hvoinea a primit aproape 30 000 de copii leningrădeni. Atunci, nici lui Zverev, nici lui Sergheev nu le-a fost ușor, dar le-au venit în ajutor locuitorii așezării, toată populația raionului. Mulți au luat copii în familiile lor, pe cei orfani i-au înfiat.

Dar în privința transportului alimentelor, lucrurile nu-i erau prea clare. Ce cantități și ce fel de alimente vor fi necesare zilnic? Știa că depozitele din gări erau pline de alimente aduse din spatele frontului. Vor fi oare și în viitor aduse cu regularitate din alte regiuni?

Muncit de aceste gânduri, l-a sunat pe Sergheev, i-a relatat discuția cu Soloviov și l-a rugat ca a doua zi dimineață să se ocupe de sosirea avioanelor de transport, să strângă date despre alimentele aflate în depozitele de pe teritoriul raionului.

Zverev dădea dispoziții, dar în permanență era stăpânit de un sentiment de neliniște. Aștepta schimbări...

În cursul nopții cerul s-a limpezit și s-a luminat dintr-o dată. Vântul și-a schimbat direcția prevestind vreme bună. Imediat după micul dejun, a avut o convorbire cu comandantul garnizoanei, colonelul I. P. Juravlev. Acesta i-a confirmat iminenta sosire a escadrilei de la Moscova, i-a relatat pe scurt hotărârea Comitetului de Stat al Apărării și a observat în treacăt că Tihvmul începuse transporturile la

Leningrad.

— La ei acționează cu toate forțele o escadrilă din Moscova.

Zverev i-a telefonat imediat lui I. M. Podgorski, secretarul Comitetului raional de partid Tihvin.

— Mihail Ivanovici, la voi acționează aviatori din Moscova. Spune-mi ce transportă la Leningrad?

— Puști, mitraliere, automate, dar acum, în principal, alimente – unt, brânză, afumături, carne...

„Trebuie să întocmim o evidență strictă a tuturor alimentelor hotărî Zverev, și fără să vrea începu să se gândească la evenimentele din ultimele luni. În mintea lui de erau ordonate într-un sistem de acțiuni deliberate și planificate: și crearea Comisiei Comitetului regional de partid pentru conducerea raioanelor din nord-est, și construirea aerodromurilor de campanie care s-au dovedit atât de necesare, și repartizarea animalelor evacuate trimise în raionul respectiv, și transporturile intense de alimente din spatele frontului la stațiile de cale ferată și în zona aerodromurilor.

În aceeași zi la Hvoinaia a sosit de la Tihvin G. G. Vorotov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad, președintele Comisiei Comitetului regional pentru conducerea raioanelor din nord-est. Înainte de toate, l-a rugat pe Zverev să-i raporteze despre rezervele de alimente. Apoi au plecat împreună la Casa de cultură, unde au hotărât să-i cazeze pe aviatorii din Moscova. Pe aerodrom au inspectat clădirea destinată punctului de comandă, bordeiul amenajat pentru cantina personalului de zbor, terenul afectat aerodromului, reflectând la o cât mai judicioasă amplasare a navelor grele de transport. Vorotov a plecat numai atunci când s-a convins că Hvoinaia este gata să-i primească pe aviatorii din Moscova și să asigure transportul neîntrerupt al alimentelor necesare Leningradului.

Prins cu toate aceste treburi, Zverev nici n-a observat

cum a trecut ziua. După ce și-a luat rămas bun de la Vorotov, s-a întors la Comitetul raional.

Vremea era încântătoare. Pe cerul albastru pluteau nori diafani. O adiere proaspătă legăna vârfurile pinilor. Ieșind din codrul de pini, Evgheni Ivanovici admira soarele la apus, care împurpura frunzișul îngălbenit al mestecenilor și prefăcea plopii în adevărate făclii. Cuprinse cu privirea așezarea, căsuțele strălucind de curățenie, livezile, grădinile. Ici și colo se fuduleau scorușii, grei de povara ciorchinilor purpurii.

Toamna îl umplea de bucurie pe Zverev. În pofida războiului, a lipsei de oameni strânseseră de pe ogoarele raionului o recoltă bogată.

La sediu îl așteptau treburi urgente. Peste vreo oră și jumătate un uruit din ce în ce mai puternic îl obligă să iasă în stradă.

Deasupra așezării se rotea un avion de pasageri.

„Să fie cei de la Moscova? Așa de repede?” îi trecu prin minte lui Zverev, și cu pași hotărâți porni spre aerodrom.

Avionul făcu un al doilea tur. Comandantul navei, Benkunski, hotărâse ca, înainte de a ateriza, să cerceteze mai atent aerodromul pe care a doua zi urma să primească escadrila.

Pista era prea scurtă pentru navele grele de transport. După rulajul la aterizare aparatul se opri la vreo ece metri de un codru de pini care ajungea până în marginea câmpului de zbor.

„Da, e prea puțin spațiu. O greșeală cât de mică și ai și început să numeri pinii. Pista va trebui lungită”, medita comandantul navei.

Pvulând chiar până la marginea pădurii, până la câțiva metri de bordeie, Benkunski opri motoarele și, împreună cu comisarul, ieși din navă.

— Să procedăm, Gheorghi Stanislavovici, așa cum am stabilit, spuse Bulkin. Mergem mai întâi la Comitetul raional, iar apoi la comandantul garnizoanei.

— Vitali! Îl strigă Benkunski pe mecanicul de bord Iaroțki.

— Noi plecăm la „șefi”. Cercetează cu băieții aerodromul. Vedeți unde putem stabili locurile de staționare.

După ce părăsiră aerodromul și o porniră pe cărarea bătătorită ce ducea spre așezare printr-o rariște de pini, Benkunski și Bulkin văzură venindu-le în întâmpinare un bărbat de vârstă mijlocie.

— Veniți de la Moscova? — îi întrebă acesta.

— Da, răspunse Bulkin, examinându-l pe necunoscut.

— Atunci să facem cunoștință. Zverev. Secretarul Comitetului raional de partid Hvoinaia... E război: să prezentăm reciproc actele... Zverev arată primul legitimația.

Aviatorii făcură același lucru.

Zverev citi de câteva ori împluternicirea comisarului și i-o înapoia cu grijă lui Bulkin, spunându-i

— Impunător document.

Secretarul Comitetului raional de partid le strânse mâna. Aviatorii l-au îndrăgit imediat pe omul acesta nu prea înalt, bine legat, lat în umeri, cu o față deschisă și ochi vioi.

Câtva timp au mers în tăcere. În rariște era răcoare și liniște. De o parte și de alta a cărării se așternea ca un covor moale mușchiul alb și pufos, iar din loc în loc tronau, ca niște cercuri magice, familii întregi de ciuperci specifice codrilor de rășinoase. Cerul începuse din nou să se acopere cu nori, care coborau tot mai jos creând impresia că asupra pădurii s-a lăsat amurgul...

— Iată ce înseamnă aviația! — spuse Zverev. Astă noapte au telefonat de la Leningrad, iar acum iată-vă aici.

Deși, ca și aviatorii, secretarul Comitetului raional era obișnuit cu tot felul de surprize, nu se aștepta însă ca prima „rândunică” moscovită să apară atât de repede.

— Dar când ne așteptați? — întrebă Bulkin, observând nedumerirea de pe fața secretarului Comitetului raional.

— Sincer vorbind, nu mai devreme de două-trei zile.

Aviatorii se priviră surprinși...

Prinzându-le privirile, Zverev li se adresă acum pe un alt ton, tonul sigur al gospodarului:

— Nu trebuie să vă neliniștiți. S-a făcut mult. Iar dacă ceva nu s-a făcut, cred că mai avem timp la dispoziție.

— Escadrila va sosi mâine, spuse Bulkin.

Secretarul îi invită pe aviatori la Comitetul raional, unde după scurt timp apărură și I. S. Sergheev, președintele Comitetului executiv raional.

După vreo oră cabinetul secretarului se transformase într-un adevărat stat-major. Unul după altul intrau oameni care primeau sarcini urgente.

Pregătirile pentru primirea escadrilei de aparate PS-84 se desfășurau în ritm alert.

Pe aerodrom activitatea era în toi. Ostașii din batalionul de întreținere, fetele și băieții din clasele superioare, trimiși de Comitetul raional al Comsomolului, cărau pământ și argilă, nivelau pista, tăiau tufișurile și pomii de pe terenul unde urmau să staționeze avioanele. Se amenajau adăposturi simple pentru oameni, avioane și materiale.

La Casa de cultură fetele pregăteau camerele în care urmau să fie cazați aviatorii.

M. T. Zaițev, președintele Sovietului din Hvoinaia, se îngrijea de amenajarea cantinei, frizeriei, băii și magazinului, destinate personalului de zbor.

G' A. Tihonov, secretar al Comitetului raional de partid, și F. E. Jilițkaia, secretar al Comitetului raional al Comsomolului, completau brigăzile tinerilor constructori, ale muncitorilor de la aerodrom și ale pazei militarizate a avioanelor și alimentelor. Comsomoliștii din clasele superioare au hotărât să dea un concert cu ocazia sosirii aviatorilor. Una dintre fete și-a exprimat timid și o dorință:

— Și pe urmă să dansăm. Băieții din fanfara feroviarilor vor cânta cu plăcere.

...A doua zi, dis-de-dimineață. Benkunski și Bulkin s-au prezentat din nou la primul secretar al Comitetului raional. După o convorbire cu Moscova pe fir secret, Bulkin i-a

raportat lui Zverev:

— Escadrila noastră decolează peste o oră. La prânz va fi la Hvoinaia.

O SUTĂ DE MINUTE DE RISC

La 14 octombrie 1941, V.M. Korotkov, comandantul Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială, i-a raportat lui V.S. Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile că a repartizat șase escadrile de transport pentru a aduce din Leningradul asediat la Tihvin și la Moscova muncitori de la uzinele de armament și diverse materiale și pentru a aproviziona cu alimente orașul de pe Neva. Escadrilele a treia și a patra au fost transferate în raionul Hvoinaia, a șasea - lângă Tihvin. Escadrilele întâia, a doua și a șaptea vor avea baza la Moscova.

Trecuse de mult de miezul zilei când, din norii compacți, și-au făcut apariția deasupra Hvoinei navele grele de transport. Evoluând în lanț, de au început să se pregătească pentru aterizare. Escadrila lui V. A. Pușcinski se întorcea dintr-o cursă obișnuită de la Leningrad.

După aterizare, avioanele au rulat spre partea stângă a aerodromului, unde. În pădurea de pini, în clădirea unui fost sanatoriu de copii, era instalat un spital evacuat. În acea zi, PS-84 aduseseră din Leningrad muncitori de la uzina „Kimv” și circa o sută de soldați și ofițeri răniți.

Când comandantul escadrilei a coborât din avion și-a dat seama - ca, de altfel, și ceilalți aviatori - cu eată nerăbdare. Și îngrijorare erau așteptați aici.

La locurile de staționare a navelor se adunaseră aproape toți cei ce lucrau pe aerodrom. De Pușcinski s-a apropiat Semenov. Printre cei prezenți aviatorii au văzut și cunoscuți.

— Ia uite, Vladimir Aleksandrovici, a exclamat Semenov, gazda mea a venit cu puștii!...

— Într-adevăr s-a strâns întreaga Hvoinaia.

Aviatorii au fost înconjuțați de fetele din echipa sanitară. În ochi le citeai curiozitatea. Evident, vroiau să-i întrebe

despre zborul la Leningrad. Dar timpul presa, nu era vreme de taclale.

O fetișcană vioaie, mică de statură, nu s-a putut abține și a întrebat:

— E greu în cer?

Iar în ochi îi citeai vorbele nerostite: „S-au întors toți? **

— Ceru-i cer, albastru. Am zburat normal. Uite, sunt vii ț; i zdraveni.

— Dar pe tine cum te cheamă, isteățo? — a întrebat-o comandantul escadrilei.

— Rimma.

După ce și-a spus numele, fata ar îi vrut să mai zică ceva... Desigur, aviatorii nu aveau de unde ști ce chef avea Rimma Neceaeva să-i invite pe ei – tineri și simpatici – la dans, invitație de care au luat cunoștință mai târziu.

— Când primele PS-84 au zburat de la Hvoinaia la Leningrad, noi, cei care lucram pe aerodrom, i-am condus pe aviatori cu multă neliniște în inimi. Căci cum-necum ei trebuiau să treacă prin cercul blocadei, ne povestea Rimma Modestovna Neceaeva, învățătoare la școala primară care acum se afla acolo unde în timpul războiului se instalase spitalul evacuat. Iar când aviatorii s-au întors, bucuria noastră nu mai cunoștea margini.

Până la întoarcerea lor la Hvoinaia au trecut câteva zile, timp în care multe dintre fetele noastre își pierduseră și liniștea și somnul – se îndrăgostiseră. E adevărat, își ascundeau cu multă gri jă sentimentele. Când aviatorii plecau în cursă și își luau rămas bun, unele dintre noi nu se ab țineau și începeau să pângă – uneie pe față, altele pe ascuns. Plângeam și cinci se înapoiau. Dar atunci de bucurie.

Ziua aceea a fost pentru noi și veselă și tristă. Avioanele aduseseră mulți răniți. Un aviator, bandajat de la cap până la călcâie, era însoțit de un tânăr locotenent.

— E pilot de vânătoare, comandantul meu, a spus emoționat locotenentul. Mi-a salvat viața, iar eu...

Cu degetele tremurânde a scos o țigară din pachet și a aprins-o. Observând cât de greu îi este locotenentului în aceste momente de despărțire de tovarășul de luptă, am căutat să-l liniștesc: „Nu-i nimic, e tânăr. O să scape... O să vă mai întâlniți...” Duceam targa și-i tot vorbeam locotenentului. Apoi l-am privit pe comandantul lui și nu mi-a venit să-mi cred ochilor: fața-i era tânără, iar părul – cărunț.

Mult zbucium era în inimile celor ce se aflau în acea zi pe aerodrom. Se bucurau că a început să funcționeze podul aerian. În același timp, privindu-i pe răniți, privind fețele trase ale muncitorilor leningrădeni sufereau pentru ei, pentru Leningrad. Ne-am întristat și noi, fetele.

Faptul a fost remarcat de un locotenent de infanterie în cărje, pe care-l ajutau să coboare din avion. S-a întors spre noi:

— De ce sunteți triste, frumoaselor?

Și s-a recomandat:

— Aleksei Tarasov. Grav-ușor rănit. Merg, alerg și dănțuiesc pe ale mele patru.

— Ce să caute aici veselia, i-am răspuns. Nu vedeți sărăcuților, cum arătați? Nici de dansat nu avem cu cine.

— Cum adică nu aveți cu cine? — a obiectat locotenentul și s-a adresat unui aviator:

— Dă-mi, te rog, acordeonul.

După câteva minute locotenentul nostru se și așezase pe o ladă și își plimba degetele pe clapele acordeonului... Și, deodată, deasupra aerodromului a răsunat „Poloneza”1 lui Oghinski. Acordeonistul a fost înconjurat imediat de fetele și băieții care lucrau pe aerodrom, de răniții valizi, muncitorii leningrădeni, de piloți și tehnicieni.

— Iată câți cavaleri! Brusc, locotenentul a întrerupt poloneza și a început să cânte o melodie de dans, bătând tactul cu piciorul sănătos și invitând galant: Dansați, dragi doamne și cavaleri!

— Erau momente triste și înduioșătoare, își amintește

Rimma Modestovna. Halal băiat! I-a răscolit pe toți - și pe răniți și pe noi. S-au înveselit -și muncitorii de la „Kirov”.

...Nu trecuse nicio săptămână de la venirea escadrilei la Hvoinaia și lui Pușcinski i se părea că toate acestea se petrecuseră demult - și adunarea la aeroportul Vnukovo și emoțiile de dinaintea plecării, și zborul, și întâlnirea la Hvoinaia.

Cursa escadrilei la Leningrad a făcut ca totul să treacă pe planul al doilea. Ea a durat 100 de minute dus și 100 de minute întors. Poate părea straniu, dar în primele ore după cursă comandantul nu se gândea la zborul care fusese greu și periculos. Pușcinski era copleșit de un puternic sentiment de compasiune pentru soarta grea a leningrădenilor.

Avioanele erau de mult la locul lor de staționare, le luaseră în primire tehnicienii și mecanicii. Era timpul să se gândească la zborurile următoare; dar Pușcinski se întorcea cu gândul iarăși și iarăși la Leningrad, la ceea ce văzuseră el și colegii lui.

Lângă cantina personalului de zbor, spre care se îndreptau Pușcinski, Semenov și Bulkin, se afla un anunț laconic despre întâlnirea locuitorilor Hvoinei cu aviatorii și despre seara de dans la care urma să cânte fanfara feroviarilor; Pușcinski și-a amintit de Rimma cea veselă, de întrebarea ei naivă „E greu în cer?” Cu câtă compasiune îl privea ea pe pilotul rănit, cu câtă grijă îl ducea pe targă! Cu cât zeî a cântat bravul locotenent de infanterie în cârje „Poloneza” lui Oghinski pentru a-i distra pe pasagerii obosiți și triști!

Toate aceste impresii s-au transformat într-o singură dorință: să-i ajute cât mai repede și cât mai bine pe leningrădenii asediați. El, pilot experimentat și comandant de aviație, avea permanent în minte un program concret de acțiune al escadrilei. Acum știa, mai limpede ca oricând, ce va spune tovarășilor lui la analiza zborurilor.

În timpul primelor curse lui Pușcinski nu-i dădea pace un gând: adunarea în formație a detașamentului după

decolare se făcea mult prea încet. Decolarea și adunarea în formație a grupei dura 40 de minute. Se impunea reducerea acestui interval cel puțin la jumătate. 20—30 de minute economisite însemnau o treime din itinerar. Iar ziua era din ce în ce mai scurtă. Numai un câștig substanțial de timp va permite în zilele scurte de toamnă și iarnă să se efectueze zilnic nu unu, ci două zboruri la Leningrad.

...În timpul mesei, ca și cum ar fi vrut să se verifice pe sine, Pușcinski i-a spus lui Semenov: să economisești 20 de minute la încărcare și descărcare e simplu; problema e cum să scurtăm timpul de decolare și adunare în formație...

— Și eu mă gândesc în permanență la acest lucru, i-a spus Semenov. Am discutat și cu comisarul despre aceasta. Am o idee. Mă tem, însă, să nu fie prea devreme pentru noi. De altfel... Toate instrucțiunile de dinainte de război s-au dus dracului.

— Și încă cum, interveni Bulkin.

— Hai, Aleksei Ivanovici, spune cum te-ai gândit, îl rugă comandantul detașamentului.

— Trebuie să încercăm să decolăm ca patrulele, dintr-o dată exte trei avioane, ca avioanele de vânătoare.

— Ar fi bine... Dar e prea riscant.

— Se spune că cine nu riscă nu câștigă, observă comisarul. Firește, este vorba de un risc rațional.

Pușcinski căzu pe gânduri. Să zburăm în grup? Aerodromul e mic. Nici pista de decolare nu e prea lungă... Riscul este enorm. Cu asemenea aparate să decolezi în grup? Să nu facem vreo prostie! Dar tocmai aici se ascunde rezerva de timp. Tocmai aici!

Pușcinski se ridică hotărât, își aranjă centura, se uită la ceas. E timpul...

Au ieșit.

Semenov și Bulkin, care-și cunoșteau bine comandantul și se înțelegeau fără prea multe vorbe, au apreciat exact reacția lui Pușcinski la propunerea făcută. Bine-nțeles că el este „pentru”. De aceea, vorbind ca despre ceva de la sine

înțeles, Semenov spuse:

— Cred că într-o săptămână vom lungi și vom lărgi pista. Vom reuși să decolăm în patulă. Deocamdată trebuie să învățăm să zburăm în formație.

— Dacă ni s-ar permite să zburăm și noaptea, am putea realiza și o a treia cursă, spuse Bulkin.

— Mă îndoiesc că ne vor permite, conchise Pușcinski. În urma noastră, prin coridorul aerian, s-ar putea strecura în oraș bombardierile fasciste.

— Și așa ceva se poate întâmpla, îl sprijini Semenov.

După ce au ieșit din cantină, Pușcinski a fost chemat la punctul de comandă. I s-a raportat că nu sunt suficiente alimente pentru a doua cursă.

— Cum e posibil, trebuia să le aducă, se miră Pușcinski. Ne-am înțeles doar cu cei de la Comitetul executiv raional.

— N-au adus. A telefonat președintele Comitetului executiv raional și a spus că le vor transporta diseară.

— Diseară va fi prea târziu. Ce cantitate de alimente se află acum pe aerodrom?

— Pentru trei avioane. Dumneavoastră, tovarășe căpitan, ați transportat astăzi aproape toate rezervele, o dată și jumătate mai mult decât norma.

— Să așteptăm până mâine dimineață? — a întrebat Semenov.

— Nu. Vremea permite. Pe cine trimitem?

— Ilicenko, Kolesnikov și eu, spuse Semenov fără să ezite.

— Nu, Aleksei Ivanovici, protestă Pușcinski. Astăzi trebuie să judecăm mai bine lucrurile. Al treilea va fi Bibikov.

După plecarea avioanelor, Pușcinski și Bulkin au inspectat bordeiele personalului de zbor, s-au interesat cum s-au instalat serviciile tehnice, meteorologii, echipa sanitară.

Comisarul a relatat cu cât entuziasm și dăruire a lucrat personalul tehnic. Pușcinski și-a amintit cum ieri, la sosirea escadrilei, dimensiunile micului aerodrom înconjurat de

pădure parcă s-au dilatat, cum noua lor bază s-a umplut de zgomotul motoarelor, de glasurile oamenilor, de loviturile de ciocan. Comandantul se gândea cu multă căldură și recunoștință la tehnicienii și mecanicii harnici și inventivi, precum Konovalov, Fomichev, Egorov și alții. Cât de repede și ușor s-au adaptat la noua situație, s-au obișnuit cu noul loc de muncă.

Ieri locurile de staționare a avioanelor erau invadate de lăzi cu instrumente, materiale și alte lucruri gospodărești. Astăzi aici domnește o ordine desăvârșită. Cei din serviciile tehnice nu mai umblă de colo-colo; acum meșteresc ceva —pilesc, perforează, ascut. Ca și cum nu s-ar fi transferat în alt loc de muncă.

Pușinski știa câte eforturi a reclamat această ordine din partea conducătorilor și organizatorilor serviciilor tehnice — inginerii Krivenciuk, Gherasimov, Kolâcev, Luțki și Levinson.

Comandantul a rămas mulțumit de felul cum s-au instalat personalul de zbor și toate serviciile.

...Seara, după ce s-au întors echipajele lui Ilicenko, Kolesnikov și Bibikov. A început analiza zborurilor. Cu ajutorul unor baghete au început să deseneze direct pe nisip cruciulițe — avioane; de la de au tras linii, cercuri și arcuri ce semnificau manevre, apoi netezeau nisipul și desenau din nou.

Au reluat discuția începută la cantină. Nimeni nu se îndoia de valoarea propunerii lui Semenov. Experimentații piloți au realizat-o într-o săptămână. După câteva antrenamente în aer, le-a reușit și decolarea în patrule — dintr-o dată câte trei aparate. Drept urmare, timpul de decolare și adunare în formație s-a redus la 15—17 minute. Astfel au fost obținute cele 30 de minute, care, ulterior, s-au transformat în curse suplimentare la Leningrad.

...Și iată-i acum, din nou, desenând pe nisip cruciulițe, cercuri și linii imaginare. Într-un limbaj înțeles doar de piloți se discutau subtilitățile zborului grupat deasupra Ladogăi.

Pușinski încercase încă pe Vnukovo să experimenteze

zborul grupat. Ca și comandantul escadrilei, piloții se gândeau că ar fi tare bine dacă li s-ar da vreo două-trei zile pentru a efectua măcar câteva zboruri de antrenament, să neerce, să vadă ce iese. Dar Leningradul nu putea aștepta. A trebuit ca totul – și adunarea în formație, și zborul razant deasupra Ladogăi – să fie însușit în primele zboruri de luptă. Din fericire în aceste curse au reușit să evite întâlnirile cu aviația inamică.

Acum aviatorii au înțeles multe, au învățat mult. Firește, experiența și-a spus și ea cuvântul. S-a dezbătut cu înfocare fiecare manevră. Pușcinski, iute și impulsiv cu amicii, conducea aplicația sigur de sine, dar fără să renunțe la o glumă sau la o vorbă de duh. Chiar și după expresia feței lui puteai ghici cum aprecia variantele examinate. Timp de un ceas și ceva au comentat zeci de complicații posibile. Toți știau că ciocnirea cu inamicul în aer este inevitabilă. După această aplicație sui-generis, comandanții de nave își reprezentau dar locul și rolul lor în formație în orice împrejurare.

În orice împrejurare... Da, aviatorilor din Grupul de aviație-Moscova multe le-a fost dat să trăiască în aer. Și întâlnirile cu aparatele de vânătoare germane la începutul războiului. Și ce întâlniri! Pe atunci, piloții de pe aparatele PS-84 neînarmate erau nevoiți ca, în timpul atacurilor Messerschmitt-urilor, să execute adevărate numere de circ pentru a se descotorosi de avioanele inamice – ne povestea comandantul de navă A. Lebedev. Fasciștii ino**

cendiaseră aparatul lui S. Monakov în zona Mga. Mecanicul de bord Boreatov și radiotelegrafistul Doktorov fuseseră răniți. Și, totuși, S. Monakov a salvat și avionul și echipajul. La 29 august, în apropiere de Ladoga, avioane de vânătoare germane au atacat aparatul lui G. Taran. Schijele i-au rănit grav pe comandantul navei și pe copilotul I. Dudnik. Învingându-și durerea, pilotul a continuat să conducă avionul. După un al doilea atac inamic, aparatul a început să ardă. Taran a fost din nou rănit, dar nu a lăsat

din mână manșa. Cu ultimele forțe, el a dus avionul la Leningrad.

Din asemenea întâlniri, PS-84 se întorceau cu zeci de găuri provocate de gloanțe și schije.

Repararea aparatelor avariate dădea multă bătaie de cap inginerilor și tehnicienilor, care, foarte adesea, nu părăseau aerodromul zile întregi. Lucrătorii aceștia discreți și modești reparau avioanele noaptea, atunci când timpul nu permitea efectuarea curselor sau când piloții se odihneau. Și pentru aceasta ei nu dispuneau nici de hangare încălzite și nici de ateliere bine utilizate.

„Oamenii aceștia se mișcau ca niște acrobați pe scările subrede, apucând, cu mâinile goale metalul înghețat ce frigea la atingere – își amintește I.I. Elkin –, în întunericul nopții, folosind doar lămpi portabile ce dădeau o lumină slabă; își făceau treaba grea, uneori, dincolo de limitele fizice omenești”.

Nici ploaia, nici zăpada, nici gerul, nici proasta dispoziție nu puteau împiedeca munca plină de abnegație a tehnicienilor și mecanicilor. Ei știau un singur lucru: orice s-ar întâmpla, la momentul stabilit aparatele trebuiau să fie gata de zbor.

Ei nu-și cruțau nici forțele, nici sănătatea. În întreaga activitate a escadrilelor Grupului de aviație-Moscova, pe traseele podului aerian nu a existat nici un singur caz în care zborul să fi fost anulat din vina serviciului tehnic.

Iată de ce piloții Grupului de aviație-Moscova își amintesc cu permanentă căldură și recunoștință de inginerii lor: Nikolai Mihailovici Rebrov, Kuzma Ivanovici Kapâșev, Ivan Petrovici Antonov, Grigori Ivanovici Gherasimov, Konstantin Petrovici Novikov, precum și de mulți mecanici de bord și tehnicieni de aviație. Aceștia erau „mâinile de aur” și „mințile luminate” ale grupului.

În octombrie '41 Ladoga a devenit arena unor frecvente ciocniri aeriene. Și nu degeaba aviatorii din detașa-

mentul lui Pușcinski, care au inaugurat seria curselor pe podul aerian din Hvoinaia, analizau cu minuțiozitate toate întâmplările petrecute în timpul întâlnirilor cu inamicul. Și au fost destule. În mai mare măsură decât alte dueluri aeriene, cel din 13 octombrie a rămas multă vreme proaspăt în memoria piloților.

La duel a luat parte escadrila a patra a lui K.A. Buharov, care sosise de la Vnukovo la Hvoinaia la câteva zile după escadrila lui Pușcinski.

În însemnările lui cotidiene, comandantul escadrilei nota: „în ziua zborului era o vreme însorită¹*. În legătură cu aceasta, Buharov i-a spus pe aerodrom amicului său Pușcinski:

— Pentru PS-84 ale noastre vremea frumoasă este periculoasă; să te aștepți la lucruri rele în cursă.

— Până acum am avut noroc, i-a răspuns Pușcinski.

Norocul a însoțit escadrila lui Pușcinski și la 13 octombrie. E adevărat, deasupra Ladogăi o pereche de Messerschmitt-uri a încercat să atace aparatele noastre PS-84; acestea zburau în formație strânsă și foarte aproape de oglinda lacului și erau conduse de locțiitorul comandantului escadrilei, locotenentul major Semenov. Dar a fost deajuns ca în ultimul moment PS-84 să tragă câteva rafale de avertisment cu mitralierele grele, și fasciștii au apucat-o care încotro.

Aviatorii noștri de pe PS-84, care acum erau înarmate, știau că aparatele de vânătoare germane se temeau să atace atâta timp cât ei zburau în formație strânsă.

De regulă, fasciștii atacau cu îndrăzneală avioanele rămase în urmă, care nu mai puteau fi acoperite de focul mitralierelor de bord ale colegilor. Așa s-a întâmplat în ziua însorită de 13 octombrie cu aparatele lui K. Mibailov și L. Ovseannikov din grupa lui Buharov.

După ce și-a strâns grupa deasupra aerodromului Komendantski, Buharov a luat direcția est. I s-au alăturat câteva Y-I 6 cu botul lat.

Curând s-a pornit o furtună de zăpadă. Avioanele de vânătoare au fost nevoite să se întoarcă la bază. Aparatele noastre au trebuit să se disperseze pentru a evita o ciocnire în nori. Buharov a început să se neliniștească și, după cum s-a văzut, nu degeaba.

Simțul și experiența nu-l puteau trăda pe comandant. Privea cu maximă concentrare cerul dintr-o dată înseninat, iată-le: pe fondul albastru au apărut cinci Messerschmittun. Buharov a redus gazele, dând posibilitate avioanelor rămase în urmă să-l ajungă și astfel să refacă formația. Zburau jos, deasupra valurilor. Cea mai mică neatenție în pilotaj și avionul ar fi căzut în apă, ceea ce ar fi însemnat sfârșitul sigur atât al echipajului, cât și al pasagerilor – femei. Copii, răniți. Messerschmitt-urile au deschis focul asupra celor rămași în urmă. Comandantul grupului a făcut tot ce a putut: a ordonat celorlalte echipaje să reducă viteza la minimum, sperând că aparatele lui K. Mihailov și L. Ovseannikov îi vor ajunge și vor intra în formație. Îndeplinind ordinul comandantului, trăgătorii din avioanele care se aflau în formație au deschis focul asupra inamicului. Mihailov și Ovseannikov nu i-au putut însă ajunge din urmă. Fasciștii le-au incendiat avioanele. Leonid Ovseannikov a fost grav rănit. Bravul pilot a dus, totuși, avionul până la vechiul canal Ladoga. Echipajul era preocupat de un singur lucru: cum să-i salveze pe pasageri... Fasciștii au continuat să le dea târcoale, dar n-au reușit să distrugă aparatul. Avionul a atins pământul. 28 de pasageri erau salvați.

Eroic s-a comportat și echipajul lui K. Mihailov. Cu i'orțe unite au reușit să stingă incendiul din avion. Mihailov a efectuat o aterizare forțată. Aparatul, bunurile și oamenii au fost salvați.

Această primă luptă cu avioanele de vânătoare inamice a constituit o lecție utilă. Zborul în formație compactă, înălțimea mică, focul precis al trăgătorilor, amplificate de vitejia echipajului – toate acestea reprezentau garanția securității zborurilor pe traseele podului aerian.

În jurnalul de luptă s-a păstrat o succintă descriere a faptei de vitejie a escadrilei lui Buharov. „La 13 octombrie, în timpul transportării unor muncitori de la Uzina «Kirov», cinci aparate de vânătoare ale inamicului au atacat grupul de avioane PS-84 care zburau de la Leningrad... Două avioane de-ale noastre au fost lovite deasupra lacului Ladoga... Numai datorită spiritului de sacrificiu manifestat de echipaje, avioanele incendiate au fost pilotate până la malul Ladogăi și au fost puse pe sol cu trenurile de aterizare blocate în raionul Ivgold și Strekozovo”.

La patru zile de la zborul grupului lui Buharov, a urmat cursa celor 12 avioane comandate de Semenov. Era o cursă obișnuită în acele împrejurări. Piloții nu se gândeau la securitatea lor, ci doar la încărcătura deosebit de prețioasă care putea să salveze viața câtorva mii de locuitori ai Leningradului greu încercat. La întoarcere, ce mai mult îi preocupa viața oamenilor pe care-i luaseră din orașul asediat.

...În ziua de 17 octombrie Pușcinski nu se afla la Hvoinaia. Zburase la Moscova unde staționa o parte din detașamentul comandat de el. În locul lui l-a lăsat pe locțiitorul pentru zbor, devotatul și vrednicul de încredere Semenov. La șapte și jumătate, locotenentul major a ridicat în aer 12 PS-84, îndreptându-se spre Leningrad...

În toamna și iarna anului 1941, Semenov a făcut 120 de curse în Leningradul asediat, orașul tinereții sale. Avea 16 ani când, tânăr de la țară, venise la niște consăteni care locuiau pe insula Vasilevski, nu departe de podul Schmidt. A intrat la Facultatea muncitorească a Academiei de artă. Seara învăța, iar ziua lucra la fabrica de instrumente muzicale „Krasnâi Oktiabr”. Erau anii '30, când aproape fiecare adolescent visa să devină aviator. Nici Aleksei Semenov nu făcea excepție. Trimis de Comsomol, a plecat la o școală de zbor...

Era un om a cărui înfățișare nu trăda nimic din starea lui sufletească. Stăpânirea de sine și-o păstra întotdeauna – și

pe pământ, și în aer. Cel care pleca în misiune cu el era sigur că Semenov nu-l va părăsi în momentele critice, nu va da înapoi într-o luptă inegală, îl va apăra cu strășnicie.

O confirmă un pasaj dintr-un raport de luptă al comandantului escadrilei, V.A. Pușcinski, și al comisarului, I. S. Bulkin: „... la trecerea liniei frontului, după îndeplinirea misiunii, aparatul lui Semenov a fost supus unui intens foc al artileriei antiaeriene a inamicului. O parte a echipajului a fost grav rănit. Comandantul Semenov a fost rănit la cap... Aparatul a suferit avarii serioase...

Evidențiem bărbăția excepțională a lui Semenov, care a pilotat și a efectuat în bune condiții aterizarea avionului, precum și a radiotelegrafistului de bord Fomin, care a acordat asistență răniților și l-a ajutat pe comandantul navei, din când în când în stare de inconștiență, să aducă aparatul pe aerodromul din Hvoinea”.

În memorabila zi de 17 octombrie, aflându-se deasupra Ladogăi, escadrila zbura în formație compactă la 10—15 metri înălțime, aproape atingând coama valurilor. Navele aeriene erau pe punctul de a atinge malul estic când au fost atacate din direcția soarelui de Messerschmitt-uri. „Ului” de însoțire au trecut într-o clipă în atac. Forțele erau inegale. Inamicul s-a apropiat de PS-84.

Pi-oiectilele fasciștilor au avariat aparatul pilotat de S. A. Frolovski, care încheia formația și avea la bord copii. Avionul, care evolua cu un singur motor, a rămas în urmă.

A urmat comanda: „Foc masiv asupra țintei!” Comandantul nu a uitat nicio clipă ce se întâmplase cu patru zile în urmă cu Ovseannikov și Mihailov. Imediat a redus viteza, a ordonat echipajelor să procedeze identic, pentru ca aparatul lui Frolovski să nu rămână în urmă, acoperindu-l cu focul lor. Manevra a reușit. Iar când fasciștii, intuind intenția, comandantului, au încercat să câștige secunde și să doboare avionul avariat, echipajele de pe PS-84 au devansat loviturile inamicului printr-un puternic foc de mitralieră. Fasciștii au pierdut un aparat.

Acesta a fost un eveniment, și deloc minor. Avionul german fusese doborât de un grup de avioane de transport care până de curând nu aveau arme la bord... Lista avioanelor inamice de vânătoare doborâte deasupra lacului Ladoga fusese deschisă de aparatele de transport încă în septembrie 1941.

Atunci, asupra navei pilotate de aviatorul A.A. Pantelli din Grupul de aviație-Moscova au năvălit patru Messerschmitt-uri. Mare le-a fost uimirea aviatorilor germani, obișnuiți să atace PS-84 fără apărare, când în primul atac au fost întâmpinați cu un puternic foc de mitralieră. Unul din aparatele inamice a căzut în apă după o serie precisă de mitralieră trimisă de trăgătorul de bord Novîtki. Altul a fost atins de focul armei cu repetiție a mecanicului de bord Dumnâi și, fumegând, a dispărut în spatele unei păduri.

Această primă victorie în luptă a lui PS-84 înarmat a dat aripi aviatorilor și. Firește, colectivului bazei de reparații a Grupului de aviație-Moscova, condus de I.I. Elkin.

— Baza noastră de reparații a înarmat avioanele de transport, își amintește I.I. Elkin. Dificila și responsabilă muncă de înarmare a avioanelor de transport a fost efectuată la noi cu forțe și mijloace proprii, fără ajutorul proiectanților sau al industriei aeronautice.

Trebuie menționat și faptul că întreaga răspundere pentru această decizie deosebit de curajoasă. Și-a asumat-o comisarul de regiment M.F. Kartuşev, șef adjunct al Direcției generale a Flotei aeriene civile.

— Conducătorul proiectului sistemului de dotare cu arme de bord a aparatelor PS-84 M.M. Kulik, inginerul-șef N.G. Gradusov, inginerii I.N. Iuvenaliev și M.N. Arseniev

— Își amintește I.I. Elkin - întregul efectiv al secției tehnice împreună cu proiectanții și desenatorii, V.N. Citaev, șeful secției special create, brigăzile de tinichigii și nituitori în frunte cu A.I. Semenov și cu V.I. Vișneakov, brigada de lăcătuși sub conducerea lui I.F. Șebanov, sudorii Beregovski și Utotikin, precum și brigăzile de specialiști din Tașkent,

Irkutsk, Iakutsk - toți acești oameni au făcut aproape imposibilul: literalmente în câteva zile au depus o vastă și intensă muncă pentru înarmarea navelor de transport. Avioanele de pasageri au fost transformate complet. Deasupra fuselajului a apărut o calotă semicirculară transparentă din crenura căreia ieșea țeava unei mitraliere de calibru mare. În compartimentul din coadă, de fiecare parte era instalată o mitralieră mobilă. Grupul de aviație Moscova devenise acum un mare grup de avioane militare de transport capabile să se apere singure.

Proba primului avion experimental PS-84 cu mitraliere la bord a fost încredințată echipajului cunoscutului pilot leningrădean Mihail Nikiforov (el și-a adus la Vnukovo avionul pentru a-l înarma). Probele au reușit, confirmând eficacitatea și fiabilitatea avionului de transport înarmat.

Zborurile pe traseele podului aerian în Leningradul asediat au modificat imaginea obișnuită a aviației civile.

Cine-și putea imagina că un banal avion de pasageri se va transforma într-o teribilă mașină de luptă, va putea ieși biruitor într-o bătălie aeriană cu avioanele de vânătoare germane!

Dacă, înainte de război, cineva, ar fi spus că PS-84 vor putea decola în grupe de trei, aviatorii l-ar fi luat în derâdere.

Până la război, pentru avioanele de pasageri era prevăzut un minimum de înălțime, dar acesta era un minimum respectabil. Nu degeaba printre aviatori circula vorba: „cu cât mai sus, cu atât mai sigur”. Pentru zbor razant piloții erau sancționați sever. Dimpotrivă, în coridorul aerian zborul razant a devenit un lucru firesc pentru piloții Grupului de aviație-Moscova și ai Grupului nordic. Avioanele încărcate făceau, parcă, masă comună cu pământul, pădurile sau cu Ladoga învolburată.

Situația a impus și modificarea normelor de încărcare.

În. Loc de 1 600 kilograme avioanele transportau 2 500. Echipajele au scos din saloane tot ce putea fi scos:

băncuțele, instrumentele, husele, consolele în care erau fixate fotoliile, instalațiile de desant...

A devenit un lucru obișnuit ca în loc de 15—16 pasageri să se îmbarce un număr dublu.

Până la război acționa regula: să ai la bord o rezervă dublă de benzină. Din Leningradul supus blocadei PS-84 plecau cu o rezervă minimă de carburant, suficient pentru ca aparatele să ajungă doar până la aerodromurile de campanie intermediare din spatele frontului. Numai acolo își făceau plinul. În felul acesta se obținea benzină și pentru avioanele de vânătoare de însoțire. Fiecare PS-84 lăsa. la Leningrad 300 kilograme de benzină, exact plinul unui avion de vânătoare.

Înainte un pilot de pe PS-84 prefera vremea buna. Acum, aici noțiunea „vreme bună de zbor” își schimbase conținutul. Toți își doreau vreme proastă. Ieșind pe pistă și privind plafonul jos de nori, comandantul de navă spunea cu satisfacție: „Astăzi este tocmai vremea potrivită

Odată, un grup de nouă nave de transport, condus de Kuznețov, locțiitorul comandantului escadrilei, s-a întors la Hvoinaia cu un strat gros de gheață pe elice și pe aripi, care a trebuit să fie spart. Dar nici atunci nimeni nu s-a plâns de vremea proastă. Înainte de război, posibilitatea decolării concomitente a trei PS-84 încărcate până la refuz li s-ar fi părut piloților pură fantezie. Acum, însă, zburau în formație compactă câte nouă și chiar câte 12— 15 aparate!

Aceste zboruri riscante și dificile erau socotite în acele zile o regulă. Grupul de avioane de transport care zbură în formație compactă devenea o adevărată „fortăreață zburătoare”. Fasciștii se temeau de avioanele de transport care zburau în formație.

— Fără noua tactică, fără sprijinul mutual - spunea S.A. Frolovski, Erou al Uniunii Sovietice - nu mi-aș fi putut scoate avionul din situația critică în cai'e m-am aflat la 17 octombrie '41,

*

A *'

De la începutul lui octombrie 1941, personalul farului de la Moriin Nog (pe malul vestic al Ladogăi), de pe tra~ seul podului aerian, a început să întâmpine și să însoțească cu privirea grupurile de Douglas-uri.

Dar o anume zi de octombrie cei ce lucrau la far nu au uitat-o multă vreme.

La răsăritul soarelui, pe deasupra farului a trecut în direcția Leningradului, însoțită de avioane de vânătoare, o formație de avioane de transport alcătuită din patru grupe a câte trei aparate. Evoluă perfect, ca la paradă.

După puțin timp și în aceeași ordine perfectă spre orașul de pe Neva a trecut o a doua formație. Curând, din sens invers, a apărut o a treia formație de PS-84.

Și astfel, în cursul unei singure zile, caravanele zburătoare - 35 de nave ale Grupului de aviație-Moscova - au brăzdat cerul deasupra farului. Toate cursele s-au încheiat cu bine.

— În ajunul acelei zile, își amintește Pușcinski, noi, comandanții de escadrilă Buharov, Șarâkin și eu, am pus la punct primul nostru zbor în comun la Leningrad. Am decis ca fiecare escadrilă să facă două curse cu sarcină maximă.

A venit dimineața. Avioanele încărcate cu alimente plecaseră de cu seară la Leningrad.

...Conduceam grupul la mică altitudine. Zburam peste păduri și bălți întinse, departe de șosele și căi ferate. Așa era mai puțin periculos. De sus avioanele se contopeau cu verdele pădurilor de conifere, cu pământul acoperit de iarbă îngălbenită.

În apropiere de Kaivaksa, am tras două rachete verzi - semnalul convențional pentru avioanele de vânătoare / „Cer acoperire”.

Continuăm zborul. Dar oricât de atent privesc în jur nu văd avioanele de vânătoare de însoțire. Numai în apropierea Ladogăi au apărut două grupe de „ciaika” *. Cerul se mai limpezise. Și tocmai în sectorul cel mai

periculos al traseului. Am coborât până la 10—15 metri. Pentru a parcurge cât mai repede cei 90 de kilometri deasupra Ladogăi, am mărit viteza. În zona lacului se dezlănțuise furtuna. Valuri înalte plumburii se rostogoleau cu furie. Se părea că dintr-un moment într-altul paletele elicelor vor lovi crestele lor înspumate. În aceste condiții, capului de formație nu-i este delpe ușor. Dar și mai greu le este coechipierilor. Fiecare trebuie să fie extrem de atent. Zborul razant în formație nu permite decât foarte puține ma-

— Avionul de vânătoare 1-153.

— *Nota trad.*

nevre. Înainte, în lături și în spate zboară colegii. Jos

— Abisul Ladogăi. Aripile nu le poți mișca: imediat le trezești în valuri. Manevrele laterale sunt interzise - le ciocnești cu vecinii.

Zborul deasupra Ladogăi în furtună era un lucru ai naibii de greu. Tensiunea creștea la maximum. Colac peste pupăză, iată au apărut și Messerschmitt-urile.

O sută de minute a durat zborul de la Hvoinaia la Leningrad. O sută de minute de risc continuu.

Așa e memoria - păstrează ceea ce este mai important, ceea ce trece prin inimă.

Cursele deasupra Ladogăi... Câte au fost, oare, aceste curse? Lupte, prieteni pierduți pentru totdeauna...

În memorie s-a întipărit puternic tot ce e legat de zilele și nopțile de lupte pe traseele aeriene ale Leningradului asediat. Timpul atenuează durerea, dar uitarea deplină n-o poate aduce. Orice amintire din acele zile răscolește în memorie un nume, o figură, și inima mi se strânge de durere...

În acele zile totul se găsea în părți egale - și durerea și bucuria. Bucuria victoriilor, bucuria căldurii omenești, bucuria sublimului sentiment al colegialității, al întrajutorării.

Despre toate acestea s-au compus multe cântece, s-au

scris nenumărate povestiri, romane și filme. Dar numai cel ce a fost martor și participant la acele evenimente știe ce e durerea pierderilor și bucuria fierbinte a succeselor, a biruințelor...

Îmi amintesc cum scânteiau de bunătate ochii prietenilor mei de luptă, participanți la cursele în orașul Efisediat în acele zile de toamnă: A.I. Semenov, S.A. Frolovski, I.S. Bulkin, M.I. Skrilnikov, G.S. Benkunski, A.A. Dobrovolski, V.P. Iakovlev, F.F. Ilicenko, P.I. Kolesnikov, V.V. Bulatnikov, I.I. Eremenko, N.P. Cerviakov.

În dificilele zboruri peste inelul blocadei bunătatea era cea care-i călăuzea. Se gândeau la leningrădeni – la apărătorii orașului, la femei, bătrâni, copii. În numele salvării vieții lor, avioanele se ridicau iarăși și iarăși în aer, pentru a zbura prin periculosul coridor aerian deasupra Ladogăi.

Și încă un lucru. În aparență minor – după o cursă grea pe aviatori îi aștepta masa la cantina de pe aerodrom. Dar ei nu acceptau să prânzească în orașul asediat, nu luau nici măcar o bucățică de pâine, deși aduceau la Leningrad tone de alimente.

...Și care a fost bilanțul acelei zile de octombrie, cu a cărei descriere am început capitoul? În două curse aparatele Grupului de aviație-Moscova au transportat la Leningrad 150 tone de alimente. Din oraș au luat aproape 1 500 de muncitori de la uzinele „Kirov” și „Ijorsk”.

Pe aerodromurile Komendantski și Smolnoe aviatorii au fost întâmpinați de A.A. Kuznețov, secretar al Comitetului orașenesc de partid, N.S. Soloviev, președintele Comitetului executiv regional, de A.A. Novikov, comandantul Forțelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului. Ei au mulțumit echipajelor pentru ajutorul dat orașului lui Lenin.

Pe fețele aviatorilor se putea citi o profundă emoție, pe care se străduiau să n-o trădeze.

Avioanele erau descărcate rapid. După ce se încălzeau puțin cu apă caldă, echipajele îi ajutau pe pasageri să-și

ocupe locurile, și, din nou, la drum!

Acestui zbor i-au urmat altele, nu mai puțin periculoase și grele. Operațiunea „Leningrad11” continua. Aviația de transport își sporea forțele, mărea ritmul transporturilor pe traseele podului aerian.

„CER ACOPERIRE

CARAVANE ÎNȘOȚITE DE AȘI

Pe la mijlocul lui septembrie 1941, la cererea Consiliului militar al Frontului Leningradului, Comitetul de Stat al Apărării al U.R.S.S. a ordonat Comandamentului Forțelor aeriene militare ale Armatei roșii să detașeze, în scopul acoperirii avioanelor de transport, două regimente de vânătoare, subordonându-le, sub raport operativ, Aeroflot-ukii.

La 20 septembrie, de lângă Moscova a plecat pe Frontul Leningradului regimentul 127 de aviație de vânătoare.

Rachetele coborau lin pe pământ. Una verde, una albă, una roșie. A doua zi – în ordine inversă: roșie, albă, verde sau două verzi și una roșie... De însemnau pentru avioanele de vânătoare de însoțire semnalul „Cer acoperire” și, în același timp, o parolă a caravelor noastre de transport aeriene ce se grăbeau în ajutorul Leningradului.

Acest semnal-parolă se schimba zilnic. Când era lansat, spre cer se avântau agilele „ișaciki”, ¹ „ciaiki11” și chiar Mig-urile, care apăruseră în regimentele de vânătoare la începutul războiului. De luau sub protecție caravanele de „camioane zburătoare11”, le însoțeau de la Tihvin, Novaia Ladoga și Podborovie până la aerodromurile Komendantski sau Smolnoe și le acopereau la aterizare. La întoarcere, totul se repeta întocmai.

Zi de zi, lună de lună, caravanele aeriene și „uliii” ce le însoțeau brăzdau cerul deasupra Ladogăi. Deși zeci de Messerschmitt-uri patrulau pe aici tot’ timpul, de nu au reușit să întrerupă podul aerian. „Uliii11” nu permiteau aparatelor de vânătoare germane să coboare. Se aruncau

curajoși în calea lor, contracarau orice tentativă a fasciștilor de a se apropia de avioanele de transport. Pe traseele podului aerian, îndeosebi deasupra Ladogăi, aviatorii noștri asigurau securitatea navelor de transport deseori ca prețul vieții.

...În seara zilei de 23 septembrie '41, deasupra satului Kaivaksa, în apropierea căruia, pe un fost ogor colhoznic, se afla un mare aerodrom cu pistă naturală, înconjurat de păduri, a apărut un grup de avioane de vânătoare, iar apoi altul.

Auzind puternicul zgomot al avioanelor, în primul moment, sătenii s-au speriat (n-or fi oare fasciști?); fiecare s-a ascuns pe unde a nimerit, dar curând au început să privească spre cer și să iasă din ascunzători.

— Parcă-s ai noștri?! — se auzea ici și colo.

— „Ciaiki”; „ciaiki”! — striga un puști ciufulit, ieșind de sub un cerdac.

— Ce tot vorbești de „ciaikii”;? ripostă un altul, privind sceptic biplanele necunoscute, care semănau cu niște libelule zglobii. Astea-s U-2 î

— U-2?! Habar n-ai - râse ciufulitul, trăgându-i amicului șapca pe ochi.

Disputa s-ar fi prelungit, probabil, mult, dacă deasupra satului nu ar fi apărut un Mig-3 de vânătoare. Văzându-t, puștii rămaseră cu gura căscată.

După ce efectuează un ocol, Mig-ul veni la aterizare, Puștii o porniră în goană spre aerodrom.

După Mig-uri au început să coboare „ciaiki”. Până să aterizeze avioanele, tot satul venise în fugă la aerodrom - copii, femei, bătrâni, bătrâne... Cum să nu privești avioanele, aviatorii, când aerodromul e la o palmă de loc!

Aviatorii și-au înconjurat comandantul, un maior voinic, care le dădea indicații.

În acest timp, după ce a sărit cu ușurință gardul ce despărțea aerodromul de sat, de grup s-a apropiat un căpitan de aviație și, stabilind exact cine era șeful, s-a

prezentat ca fiind comandantul aerodromului.

— Puzeikin. Comandantul regimentului 127 de vânătoare, s-a prezentat, la rândul său, maiorul.

— La noi e o ordine desăvârșită, tovarășe comandant?

— A raportat căpitanul. Pe oameni îi cazăm în școală și în casele sătenilor. Cina o veți lua la cantina noastră. Este în casa cu etaj. Acolo e loc și pentru statul major.

Căpitanul s-a îndreptat apoi spre sătenii ce se îngrămădiseră la gardul aerodromului.

— Lată-i, gospodinelor, au sosit și noii încartiruiți. Trebuie să se aranjeze și ei, le-a spus el femeilor.

Acestea se uitau la președintele colhozului, care-și fă-, cuse și el apariția.

— Anohin, Stepan... după tată, Vasilievici. Președintele colhozului, s-a prezentat el aviatorilor și imediat a început să dea dispoziții: ce să mai stăm pe gânduri? Câte doitrei la Pavlovi, Șișkovi, Mihailovi și Jelini. Și eu voi lua la mine doi aviatori...

Iar comandantului regimentului i-a spus:

— Tovarășe maior, tot ce este nevoie - vă dăm cai pentru căratul paielor sau lemnelor... Orice. Voi face tot ce trebuie.

Satul s-a animat: se trânteau porțile, ușile caselor, zăngăneau căldările. Gospodinele alergau cu tot felul de treburi prin curți. Coșurile au început să fumege...

A doua zi dimineață, V.V. Puzeikin și comisarul regimentului, comisarul de batalion A.P. Proskurin, au plecat la Hvoinaia unde se afla statul major al grupului operativ de est al Forțelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului. Regimentul 127 era la dispoziția acestui grup.

La noua lui bază regimentul nu a avut o clipă de răgaz. Chiar a doua zi după venirea ia Kaivaksa, prima grupă de avioane de vânătoare a însoțit avioane de transport la Leningrad și înapoi.

După primele zboruri de însoțire a avioanelor de transport Vladimir Puzeikin și subordonații săi au realizat

cât de complicate și pline de tensiune erau aceste zboruri.

...27 septembrie 1941. Amiază. Pe aerodromul Pagolda din Tihvin un PS-84 rula spre start și, la semnalul starterului, s-a angajat în decolare. Deodată, dinspre pădure a apărut un avion de vânătoare: aruncându-se literalmente pe pistă, acesta venea în întâmpinarea lui PS-84.

Apreciind într-o fracțiune de secundă situația, comandantul navei a anulat decolarea. Dar aparatul său, care prinsese o viteză apreciabilă, continua să înainteze spre Mig-ul apărut pe nepusă masă. Ce era de făcut? O secundă, două și avioanele se vor ciocni... Brusc, însă, Mig-ul a virat de pe pistă, s-a îndreptat, ridicând nori de praf, spre ogorul cu cartofi ce se mărginea cu aerodromul, a început să țopăie și, afundându-și roțile în pământul afinat, a capotat.

Comandantul navei a raportat dispecerului despre cauza întreruperii decolării și rapid, manevrând aparatul, a rulat spre Mig-ul avariât. Echipajul l-a ajutat pe pilot ' să iasă din carlingă. Acesta nu era altul decât maiorul

Puzeikin. El a relatat imediat ce se întâmplase. O grupă de șase avioane 1-16, comandată de el, însoțea nouă PS-84 care transportau de la Leningrad muncitori și specialiști de la uzina, „Kirov”, copii și răniți.

Deasupra Ladogăi avioanele de vânătoare germane au încercat să atace avioanele de transport, dar au întâmpinat rezistență. După ce au pierdut în luptă un Messerschmitt (doborât de Luka MuravițM), fasciștii au părăsit câmpul de bătaie. Când s-au apropiat de aerodromul de la Kaivaksa, aviatorii noștri au constatat că acesta era bombardat de Junkers-uri; au trecut imediat la atac. Într-o luptă scurtă, Luka Muravițki și Serghei Puteakov, acoperiți de comandantul regimentului, au doborât câte un bombardier inamic; dar o rafală de mitralieră trasă de pe un Junkers a scos din funcțiune motorul Migului lui Puzeikin. Aceasta l-a și determinat pe comandantul regimentului să recurgă la o

aterizare forțată pe aerodromul de îți Pagolda.

Iată de ce apăruse atât de neașteptat Mig-ul în fața lui PS-84 evitând ca prin minune coliziunea.

Lupte cu avioanele de vânătoare germane aveau loc aproape zilnic. Piloții regimentului erau nevoiți frecvent să se bată cu forțe inamice superioare numericește, dar nimeni nu dădea înapoi în fața dușmanului.

Firește, la început, în misiunile de însoțire a avioanelor de transport s-au ivit multe greutăți, nu toate lucrurile mergeau bine. Trebuia rezolvată problema dificilă a diferenței de viteză dintre cele două tipuri de avioane. Avioanele de vânătoare se desprindeau mereu de aparatele pe care le protejau, uneori chiar pierdeau legătura vizuală cu acestea; îndeosebi în condiții proaste de vizibilitate sau atunci când plafonul de nori era foarte jos. Era greu să se obișnuiască cu manevrele stânjenitoare.

Dar versații și experimentații piloți ai regimentului 127 au reușit în scurt timp să depășească aceste dificultăți. Ei făceau parte din cadrele active, terminaseră școli de aviație și se căliseră încă înainte de Marele război pentru apărarea patriei. Comandantul regimentului luptase pe cerul Spaniei. Comisarul A.P. Proskurin participase la luptele de la Halhân-Gol. O bogată experiență de luptă aveau maiorul A.A. Privenzentev, locțiitorul comandantului regimentului, instructorul politic D.V. Cioghin, secretarul biroului de partid al regimentului, maiorul F.G. Zoț, comandant de escadrilă, instructorul politic V.D. Pavelier. Comisar de escadrilă.

În primele luni ale războiului, prin școala aspră a luptei trecuseră și piloții din generația tinărară. În plus, aproape toți avuseseră prilejul încă pe când erau la Moscova să însoțească bombardiere și avioane de asalt, iar acest lucru le prindea bine acum când protejau avioanele de transport.

Pentru bărbăția și eroismul de care a dat dovadă pe traseele podului aerian, comandantul regimentului 127 de aviație, V.V. Puzeikin, a fost decorat cu Ordinul Lemn. Unui mare grup de piloți li s-au conferit diverse ordine militare.

Iar locotenentului major Luka Zaharovici Muravițki. În ale cărui state de serviciu figurau numeroase victorii. Inclusiv un atac direct cu avionul asupra unui aparat inamic, *i* s-a decernat titlul de Erou al Uniunii Sovietice.

Așa își îndeplineau misiunea grea și periculoasă de însoțire a avioanelor de transport piloții regimentului 127 de vânătoare.

Echipajele navelor PS-84 erau recunoscătoare protectorilor și apărătorilor lor. Le mulțumeau indirect, deoarece la sol se întiineau rar. Adesea, echipajele avioanelor de transport nu cunoșteau nici măcar numele salvatorilor lor. Aceștia'din urmă se aflau pe diverse aerodromuri. De obicei se întiineau și se despărțeau în aer. Se înlimpla frecvent ca, după ce însoțeau grupul de avioane de transport până la destinație, „uliii” să plece într-o altă misiune.

Și astăzi foștii aviatori din Grupul de aviație-Moscova. V.A. Pușcinski. A.I. Semenkov, S.A. Frolovski. G.S. Benkunski, își amintesc eu recunoștință de cei care îi păzeau în anii războiului pe traseele periculoase de pe Ladoga.

— Ce ușor s-au „adaptat” avioanele de vânătoare la cele pe care le protejau, își amintește general-locotenent de aviație Aleksei Ivanovici Semenkov. De cât sânge rece și precizie dădeau dovadă piloții de vânătoare atunci când, presați de inamic, nu se lăsau despăi-țiți de navele noastre!

Mi-a fost dat să mă întâlnesc nu o dată cu aviatori din regimentul comandat de maiorul Puzeikin. Odată, într-o zi posomorită a lui octombrie '41, în plină desfășurare a zborurilor regulate la Leningrad, la punctul de comandă al aerodromului de la Hvoinaia, comandanții escadrilelor noastre s-au întâlnit și cu maiorul Puzeikin. Ne-am reunit pentru a simula pe pământ variantele de zbor comun în careurile itinerariilor de însoțire spre și dinspre Lenin grad. Prin mișcări precise ale mâinilor, comandantul regimentului ne indica manevrele aparatului său și ale subordonaților săi

în timpul apropierii de PS-84 și în timpul însoțirii lor. Demonstra extrem de expresiv cu ajutorul brațelor manevrele complicate ale avioanelor de vânătoare în momentul atacului inamic asupra caravanei aeriene de transport.

Atunci când se întâmpla să se întâlnească pe vreun aerodrom, între echipajele aparatelor PS-84 și piloții de vânătoare, care le însoțeau, se stabileau relații prietenești, frățești.

— În puținele minute de odihnă sau în pauzele forțate dintre zboruri ne întâlneam uneori pe aerodromuri cu echipajele avioanelor de transport PS-84, ne-a relatat fostul aviator din regimentul 286, colonelul D.V. Ermakov, Erou al Uniunii Sovietice. Se întâmpla rar, dar atunci când se ivea prilejul, noi, tineri aviatori, făceam vizite piloților de pe PS-84. Ei erau mult mai în vârstă și mai experimentați decât noi. De la ei am aflat multe întâmplări interesante și instructive din practica zborului.

Îmi amintesc bine și un alt lucru. Echipajele navelor de transport alcătuiau familii unite, bine organizate, iar saloanele aeriene erau căminele lor. În aceste „case” întâlneai oameni cultivați, buni, gospodari. La ei puteai citi un ziar, o revistă, o carte recentă. Câteodată, în aceste saloane ne odihneam, ne puneam la punct echipamentul, jucam șah și, uneori, îndeosebi când vremea era rea, se întâmpla să mai tragem și un somn.

Aceste crâmpene de viață de pe aerodromurile de campanie nu pălesc în amintire. E păcat că am uitat multe nume, dar nu voi uita niciodată ajutorul camaraderesc de care am beneficiat întotdeauna din partea tovarășilor de luptă mai în vârstă care zburau împreună cu noi pe traseele podului aerian.

Au fost cazuri când și echipajele de pe PS-84 i-au ajutat pe piloții de vânătoare. S-a întâmplat ca și piloții experimentați de pe avioanele de vânătoare de însoțire să fie serios afectați de condițiile meteorologice grele. „Ciaika”

și „ișaciki” nu erau înzestrate cu aparatură pentru zboruri fără vizibilitate. Pe timp nefavorabil – ploaie, ceață, furtuni de zăpadă – avioanele de vânătoare erau grav amenințate, puteau pierde ușor orientarea în spațiu.

Într-o asemenea situație s-a aflat unul din piloții de vânătoare din regimentul de însoțire. Ce s-a întâmplat cu el pe unul din traseele podului aerian a scris după război Valentin Akkuratov, navigator pe un PS-84, navigator, emerit al U.R.S.S.

„De două luni zburam zi de zi la Leningrad prin barajul inamicului, își amintește V. Akkuratov. Pe timp favorabil eram însoțiți de avioane de vânătoare... Dintre piloții de însoțire, pe unul, Afanasi, îl îndrăgisem în mod deosebit. Afanasi pilota o „ciaika”; era un tânăr calm, chibzuit, mai mult decât ar fi trebuit să fie la vârstă lut. Așa era și pe pământ și în aer, și se părea că nu știe ce este frica, îndeplinea întocmai sarcinile cotidiene... Dat, odată, Afanasi ne-a făcut să ne neliniștim serios.

...În apropiere de Ladoga timpul s-a schimbat brusc. Norii au coborât până la 50—70 de metri, vizibilitatea s-a redus la 300—500 de metri. Pentru avioanele de vânătoare vremea era complet nefavorabilă, periculoasă; aparatele au virat și s-au îndreptat spre bază. Rămași singuri, ca întotdeauna în asemenea cazuri, am intrat în nori și am continuat zborul spre Leningrad, încredințați că toate avioanele de vânătoare sunt în drum spre bază. Peste vreo zece minute, radiotelegrafistul a năvălit în cabina de pilotaj și a raportat bâlbâindu-se de emoție:

— Fraților, toți s-au întors... Dar ia priviți ce a făcut puștiul ăsta!

Am sărit din fotoliu, am intrat în salonul de pasageri și am înlemnit. M-am frecat la ochi de uimire. Prin hubloul larg am văzut o „ciaika” zburând la 5—10 metri de aripa stângă a PS-84, ca și cum ar fi fost legat de noi. Prin sticla dublă am văzut fața crispată a lui Afanasi cu ochelarii ridicați pe cască și elicea aparatului său ce se învârtea drăcește. O

singură mișcare greșită, și se putea ciocni cu noi. Observându-mă, Afanasi a zâmbit, iar eu am ridicat degetul mare, ceea ce vroia să spună: fii calm! Apoi m-am îndepărtat încetișor de hublou.

„Tu pricepi de ce s-a lipit de noi?” – întrebau privirile comandantului navei, Orlov.

— Nu are altă soluție, i-am spus. Probabil că a întârziat efectuarea manevrei de întoarcere și a intrat cu noi în nori; ca să nu piardă orientarea în spațiu și să nu intre în vrilă se ține de aparatul nostru ca de un orizont firesc.

Prin neverosimilitatea lui tabloul care ni se înfățișa privirilor putea șoca pe orice aviator. „Ciaika”, ce ne însoțea, executa sincronic toate manevrele avionului nostru.

Ca unul singur, cele două aparate, conduse parcă de o singură mână, înaintau „orbește”...

Deodată, o mână nevăzută a tras perdeaua de nori, iar noi am plonjat în oceanul albastru al cerului, inundat de aurul razelor orbitoare ale soarelui; înaintea noastră, ceva mai jos, legănând aripile, aluneca vertiginos „ciaika” noastră, care, după ce a executat un viraj adânc, a început să ia înălțime. În mișcările lui libere era atâta bucurie și încredere, atâta fericire, încât am uitat imediat clipele când se părea că ne îndreptăm îmbrățișați spre un sfârșit implacabil.

Imediat, din direcția soarelui au apărut patru avioane de vânătoare germane. Două au coborât, îndreptându-se spre noi, iar celelalte două i-au tăiat calea lui Afanasi.

Comandantul navei, Orlov, a coborât. Apropiind mult aparatul de vârfurile copacilor, ceea ce făcea ca pădurea să se încline într-o parte și în alta sub presiunea aerului aruncat de elice, e) și-a creat o adevărată potecă.

Se pare că Afanasi a observat la timp avioanele de vânătoare inamice: lăsându-le să se apropie până la distanța la care se deschide focul, el a manevrat cu dibăcie, plasându-se în spatele Messerschmitt-urilor. Seria lungă a

mitralierei lui a lovit din spate un aparat german. Din fuselajul acestuia au zburat bucăți de metal, o trenă de fum lung s-a desprins de sub motor; avionul lovit a început să coboare vertiginos...

În acest timp, au apărut patru lak-uri de-ale noastre. Fasciștii le-au văzut și s-au îndreptat repede spre sud-est; Afanasi s-a apropiat de noi și, zâmbind, ne-a arătat degetul mare".

Da, nu le-a fost deloc ușor piloților noștri de vânătoare în acele prime luni grele ale războiului!

În cabina „uliului”, deschisă, bătută de vânturi, iar uneori complet înghețată, fără stație de radio, cu o modestă aparatură de navigație, cu o minimă rezervă de benzină, întotdeauna singur, adesea în condiții imposibile de zbor, pilotul de vânătoare era și comandant, și comisar, și navigator, și inginer, și meteorolog, și luptător în aer și paznicul mereu treaz al avioanelor de transport pe care le acoperea.

Însuși scopul zborurilor pe traseele podului aerian nu-ți permitea nici măcar o clipă să te gândești la tine, la propria-ți securitate.

La ce se gândea, ce-l preocupa pe pilotul de vânătoare atunci când însoțea caravanele aeriene? Înainte de toate, să nu permită inamicului să se apropie, să acopere la timp și sigur pe cei pe care îi păzea.

De aceea, nici în condițiile uriașei superiorități numerice a aviației germane în primele luni de război, avioanele de transport, cu rare excepții, nu au avut pierderi. De regulă toate ajungeau la destinație. Dar nu același lucru se poate spune despre avioanele de însoțire.

Avem în față o scrisoare a lui P. N. Baranov, fost comandant al regimentului 286 de vânătoare de însoțire, astăzi colonel în retragere. În scrisoare acesta reproduce un pasaj dintr-un raport al lui înaintat comandantului Forțelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului: „Regimentul 286 a acționat timp de 14 luni pe Frontul Leningradului

Însoțind avioane de transport PS-84 și TB-3. În această perioadă, regimentul a efectuat 3012 zboruri de luptă de însoțire pe rutele: aerodromul Komendantski—capul Osinoveț—lacul Ladoga—capul Voroneț— Siastroi—Kaivaksa. Aici aterizam și făceam plinul. PS-84 zburau mai departe, până la baza de la Hvoinaia.

În noiembrie 1941, traseul zborului s-a prelungit. De la Siastroi zburam până la aerodromul Podborovie... în întreaga activitate operativă de însoțire avioanele de transport nu au înregistrat pierderi... în luptele inegale au murit 28 de piloți din regimentul nostru”.

Acest regiment a desfășurat o vastă activitate operativă de protejare a caravelor aeriene. Și încă o caracteristică: în ceea ce privește vârstă personalului de bord, regimentul 286 era una dintre cele mai tinere unități de pe Frontul Leningradului.

AU RAMAS ÎNTOTDEAUNA DE DOUĂZECI DE ANI

La 5-6 octombrie 1941, în urma unei hotărâri a Comitetului de Stat al Apărării, a fost transferat de la Voronej la aerodromul de la

Kaivaksa regimentul 286 de vânătoare, cu misiunea de a însoți avioane de transport.

La 6 octombrie, când deasupra aerodromului de la Kaivaksa se risipea ceața, punctul de coipanflă al Vegi-

47

raentului 127 de aviație a recepționat următorul ordin „Primiți regimentul de vânătoare al maiorului Baranov...”¹

Noul regiment nu s-a lăsat mult așteptat. Numai ce plecase în misiune o grupă de aparate „ciaika” din regimentul 127 și au și apărut, pregătindu-se de aterizare, grupul de „ișaciki”.

Conducătorul zborurilor privea avioanele dichisite, vopsite într-un verde proaspăt, aviatorii tineri, veseli și zgomotoși care se îndreptau spre punctul de comandă și fără să vrea pe față i-a apărut un zâmbet îngăduitor:

— Ce tineri sunt...

— Se pare că încă n-au mirosit praful de pușcă, a conchis inginerul unei escadrile, care se afla alături, observând că majoritatea piloților erau sergenți.

Niciunul, nici celălalt nu știau că nici piloții-locotenenți, care alcătuiau nucleul regimentului, și nici chiar comandantul lui – un pilot bine pregătit – nu aveau experiența luptei. Cu excepția câtorva zboruri ale comandanților de patrulă pentru interceptarea bombardierelor germane care încercau să atace aerodromul lor din raionul Izium, unde regimentul nou format se antrena înainte de a pleca pe front.

După cum ne povestea fostul inginer-șef al regimentului 286 de aviație, colonelul inginer V. S. Volkov, odată, după o asemenea întâlnire cu Junkers-urile, câțiva piloți din acest regiment s-au întors din misiune cu țevile mitralierelor arse, deoarece nu știau să execute foc asupra țintei în serii scurte. Ținuseră degetul pe trăgaci până se terminaseră benzile cu cartușe... Locotenenții și sergenții, care nu primiseră botezul focului, au simțit suflarea frontului și în canonada artileriei și în apariția deasupra aerodromului a avioanelor germane, împotriva cărora a început să tragă artileria noastră antiaeriană și în întâmpinarea cărora s-au ridicat aparatele de vânătoare din regimentul 127.

Nou-sosiții trăgeau cu urechea la discuțiile aviatorilor cu experiență. Priveau cu admirație ordinele lor de luptă. Îi invidiau când plecau în misiune, urmăreau cu emoție luptele aeriene. În mintea tinerilor piloți se perindau imagini de lupte cu ași germani, Messerschmitt-uri, Heinkel-uri și Junkers-uri doborâte.

O asemenea luptă avusese loc în ziua sosirii lor. Ne-a relatat-o ulterior, în timpul unei întâlniri la Himki în vara anului 1978, A. G. Tatarciuk, fost comandant de escadrilă în regimentul 286.

Aleksei Gherasimovici a răsfoit paginile îngălbenite de vreme ale jurnalelor lui de bord, principalul document al pilotului. Ne-a spus că a uitat multe. A reprodus cifre: în anii

războiului a efectuat peste 500 de zboruri, din care 122 pentru însoțirea caravelor de transport. În 28 de bătălii aeriene a doborât nouă avioane germane.

Dar, când am citit împreună în jurnalul de bord din 1941 însemnările despre zborurile pe podul aerian, el a devenit mai vorbăreț și primul lucru de care și-a adus aminte a fost zborul regimentului la Kaivaksa și lupta aeriană de deasupra aerodromului.

Și cum îi mai luceau ochii! Despre colegii de luptă ne-a vorbit ca și cum se despărțise de ei de câteva clipe.

— Se însera, ne spunea A. G. Tatarciuk. Razele soarelui la asfințit proiectau cu și o mai mare forță pe cer aparatele noastre și cele germane, angajate într-o luptă înverșunată. Ea a încetat tot atât de brusc, precum se declanșase. Pe aerodrom a aterizat un „uliu” lovit în multe locuri de schije. Pilotul a coborât, și-a scos casca, și-a deschiat reverele bluzei complet ude de transpirație. Pe petlițele albastre am zărit trei cubulețe. Și-a șters cu mâneca fața asudată și, fără să scoată un cuvânt sau să se uite în jur, s-a îndepărtat puțin, s-a rezemat de un pom, a scos cu mâinile tremurânde o țigară, și-a aprins-o și a tras de câteva ori nervos din ea. Era ca un are întins la maximum, trăia încă lupta aeriană. Cu capul dat pe spate, privea concentrat cerul, ca și cum voia să găsească, să vadă ceva acolo.

Ardeam de nerăbdare să vorbesc cu el, să-l întreb despre lupta ce tocmai se încheiase. M-am apropiat de el și, cu o oarecare sficiune în glas, l-am întrebat: „Cum e majorule? Cum se prezintă Messerschmitt-urile?”

Nu a răspuns imediat. M-a privit mirat, așa cum privește un om în toată firea un copil.

În acel moment mi-am dat seama cât de deplasată era întrebarea. Omul rămas întreg ca prin minune, care pierduse în luptă prieteni, se mai afla încă acolo sus împreună cu tovarășii săi care nu se vor mai întoarce niciodată. M-am înroșit tot. Și imediat am observat că ceva se schimbase în privirea pilotului, care mi-a spus cu glas

scăzut: „Vei zbura și vei afla...”

1 Apoi s-a întors cu spatele. Iar eu am „căpătat” experiență de luptă! Dar cuvintele locotenentului major mi s-au întipărit pentru totdeauna în memorie. „Vei zbura și vei afla...” De câte ori mai târziu, aflându-mă în situații complicate la întâlnirile cu inamicul, nu mi-am amintit aceste cuvinte?! De au avut pentru mine valoarea unui sfat bun pentru drum.

Locotenentul major de numai 20 de ani Aleksei Tatarciuk a primit botezul focului peste numai câteva zile. Cu o grupă de piloți a decolat de pe aerodromul de la Kaivaksa pentru a însoți avioane de transport.

În caietul lui de bord despre acest lucru se spun doar câteva cuvinte: „Kaivaksa. 14 octombrie 1941. Două zboruri de însoțire a aparatelor PS-84 pe ruta Tihvin— Siastroi—capul Osinoveț—aerodromul Komendantski (Leningrad). Timp de zbor – o sută de minute”1.

În acea zi, împreună cu el, tânăr comandant de patrulă, s-au ridicat sergenții Klimașevski și Sagatenko. Ca majoritatea piloților regimentului, ei terminaseră școala de aviație doar cu puțin timp înainte de izbucnirea războiului, aveau puțină experiență și un număr mic de zboruri independente. Spre deosebire de ei, în afară de școala de zbor, „Borisoglebski”, Tatarciuk absolvise și cursurile de înaltă acrobație.

În familie, nu era singurul atras de aviație. Fratele mai mare lucra la biroul de proiectări al lui N.N. Polikarpov *. Aleksei însuși fusese desenator la o uzină de avioane și urmăse cursuri la aeroclubul din localitate. Asistase la zborurile de antrenament ale lui Valeri Cikalov ** pe un bimotor ANT-37 bis („Rodina”).

Tânărul elev al aeroclubului a avut prilejul fericit de a discuta cu Cikalov. Auzind că Aleksei bisează să devină pilot de vânătoare, Valeri Cikalov i-a spus: „Dacă vei urca într-un I-16, ia aminte: e un aparat sever, «neastâmpărat»-, sensibil”. Și l-a mai sfătuit să studieze

temeinic aparatul.

Dar să ne întoarcem la ziua de 14 octombrie. Întreg regimentul, în frunte cu comandantul, s-a ridicat în aer. Aveau de efectuat un zbor greu. În orice sector al itinerarului tinerii piloți puteau întâlni avioanele de vânătoare

— **Polikarpov, N. N. (1892—1944) - constructor de avioane sovietic. În anii 1933—1938' a condus construirea avioanelor de visătoare 1-15, 1-16, și 1-153 „ciaika”, - Nota trad.**

**** Cikalov, V. P, (1904— «1938») - aviator și pilot de încercare sovietic, În 1937 a efectuat primul zbor de fa Moscova la Vaneouver peste Polul Nord. A murit în timpul încercării unui tip *nou* de avion.**

— **Nota traă.**

inamice care „însoțeau” și de avioanele de transport. Messerschmitt-urile erau superioare în ce privește înălțimea, puterea de foc și - lucru esențial - manevrabilitatea.

Despre acest prim zbor al piloților regimentului de însoțire ne-au povestit și ne-au scris amănunțit în scrisorile lor A.G. Tatarciuk și P.N. Baranov. Ambii au menționat dificultatea și pericolozitatea acestei curse deasupra Ladogăi.

Uneori, fără să vrea, avioanele de vânătoare de însoțire se desprindeau de avioanele de transport și chiar se pierdeau de de. Faptul era deosebit de riscant. În orice moment de puteau fi atacate de aparatele inamice.

Pentru fasciști fiecare PS-84 constituia o țintă de prima mărime. Avioanele de transport erau înarmate cu mitraliere; dar, în timp ce tunurile Messerschmitt-urilor loveau ținta de la 1 000 de metri, mitralierele de pe PS-84 și 1-16 realizau acest lucru de la 300—400 de metri. În plus, „ișaciki” constituiau de însele o țintă comodă pentru un inamic care dispunea în aer de o deplină libertate de manevră.

De aceea, jumătatea de oră de zbor până la Siastroi) i s-a

părut tinerilor noștri piloți o veșnicie. A trebuit să zboare deasupra Ladogăi în furtună. În plus, avioanele de transport coborâseră și evoluau chiar deasupra valurilor. Puteai să le pierzi în orice moment. Sus-nori, jos-apă și, „lipite” de ea, avioanele. Cum să manevrezi? Iar piloții erau tineri, nimeni nu zburase în asemenea condiții. Motive suficiente pentru a-i neliniști serios pe comandantul regimentului, acum – cap de formație al grupului de avioane de vânătoare de însoțire, și pe comandanții de escadiviiă Arcadi Ioniak și „Viktor Obiralov care-și conduceau coechipierii.

Sergenții Klimașevski, Sagatenko, Bratușko și Gorbacev erau atrași ca de niște magneti de avioanele capilor de formație. Le era teamă să nu rămână în urmă și se „țineau de coada” capului de formație. Nu mai erau atenți la ceea ce se întâmpla în jurul lor. În asemenea condiții puteau foarte ușor să nu sesizeze atacul avioanelor de vânătoare germane, deosebit de periculos pentru navele de transport.

Lucrurile se complicau și datorită faptului că 1-16 nu dispuneau de stație radio. Capului de formație nu-i rămânea altceva de făcut decât să recurgă la „semnalizarea manuală**”, adică să indice cu mâna coechipierilor din apropiere: dispersați-vă, manevrați, observați.

După câțva timp, coechipierii „s-au lipit” din nou de capul formației. Și nu a fost deloc rău. Caci Messecschmitt-urile apărute în depărtare la mare înălțime au trecut mai departe. Probabil că nu observaseră caravana aeriană.

Tinerii piloți acumulau repede experiență, se căleau și se maturizau în zborurile pe itinerariile podului aerian. Foarte curând a venit și vremea unor adevărate încercări, și piloții tânărului regiment nu au dat înapoi în bătăliile înverșunate cu avioanele de vânătoare germane. În aceste lupte, forță și curaj le insufla și exemplul personal al comandantului regimentului, maiorul Baranov, măiestria sa desăvârșită.

La Muzeul de istorie a Leningradului am avut șansa să găsim un raport al comandantului regimentului 286 „P.N. Baranov, către comandantul Forțelor aeriene militare de pe

Frontul Leningradului. În acest raport ne interesa relatarea unei anumite lupte aeriene. L-am rugat pe Pavel Nikolaevici Baranov să ne dea amănunte. Iar când ne-am întâlnit cu fostul comandant al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, generalul S.D. Râbalcenko, el ne-a comentat raportul operativ al lui Baranov.

„Era pe la sfârșitul lui octombrie '41, își amintește generalul. Un grup de șase 1-16 (A. Honiak, P. Volnuhin, V. Cerepanov, A. Tatarciuk, I. Sagatenko), având drept cap de formație pe comandantul regimentului, s-a ridicat de pe aerodromul Komendantski pentru a însoți 27 de PS-84 ce se întorceau la bază. Caravana evolua în grupe de nouă. La bordul fiecărui aparat se aflau cel puțin 30 de pasageri, în total peste 800 de persoane. Chiar aproape de punctul final al traseului, în zona aeroportului de la Kaivaksa, avioanele noastre de vânătoare au intrat în luptă cu un mare grup de Messerschmitt-uri ce patrulau sub plafonul de nori.

Comandantul regimentului a atacat frontal capul de formație al grupului inamic, a făcut o manevră iscusită și, cu o rafală precisă de mitralieră, l-a doborât. Celelalte Messerschmitt-uri au luat-o la sănătoasa...”

Grupul de șase, condus de Baranov, a revenit fără pierderi la bază, pe aerodromul de la Kaivaksa.

Comandantul tânărului regiment. Firește, nu degeaba fusese numit în această funcție la începutul războiului maiorul P.N. Baranov. Nu era primul regiment format de el din piloți tineri. Aviator iscusit, comandant exigent, educator priceput, lui Baranov i s-au încredințat nu o dată absolvenți ai școlilor militare de aviație; întotdeauna el a îndreptățit încrederea acordată.

Dar regimentul 286 a ocupat în viața lui un loc deosebit. L-a, format din locotenenți majori și sergenți care terminaseră chiar la începutul războiului Școala de aviație pentru piloți de vânătoare de la Ciuguev. Pe mulți dintre tinerii piloți i-a antrenat el însuși, ca instructor pe un avion de vânătoare.

Un calcul foarte sumar indică sute de piloți instruiți de el. Alte cifre edificatoare: Baranov a ridicat în aer peste șase mii de avioane, a asimilat 46 tipuri de aparate.

Biografia de zbor a lui Baranov a început în 1926 la Leningrad, în raionul Petrograd, unde studia la Școala militară de piloți. În același an, Baranov a efectuat primul zbor de inițiere pe aerodromul Komendantski. Iar peste doi ani, la Școala militară de aviație de la Kacin, de lângă Sevastopol, a efectuat primul zbor independent.

...Regimentul 286 și-a avut baza pe aerodromul de la Kaivaksa doar 20 de zile, dar el a rămas pentru totdeauna în memoria tinerilor piloți. Aici au primit botezul focului. De pe acest aerodrom au îndeplinit câteva misiuni de luptă pentru însoțirea avioanelor de transport, au dat primele lupte aeriene. Cum se spune, aici au zburat și au aflat ce înseamnă un zbor de însoțire pe podul aerian, cum se prezintă inamicul. Messerschmitt-urile doborâte le-au întărit convingerea că nu e dracul chiar atât de negru precum pare, că fasciștii pot fi bătuți, și încă zdravăn.

La sfârșitul lui octombrie, brusca deteriorare a situației la Tihvin a determinat transferarea regimentelor de aviație de însoțire de pe aerodromul Kaivaksa. 127 a plecat mai departe, spre est, la Podborovie, iar 286 – la celălalt capăt al podului aerian, la Leningrad, pe aerodromul Komendantski.

Din această zi, timp de 14 luni fără sfârșit regimentul și-a avut baza și a luptat pe aerodromurile Leningradului asediat; faptul în sine reprezintă o pagină eroică a istoriei lui.

Pentru aviatorul de pe front aerodromul a însemnat întotdeauna casa lui. Aflat în aer, în misiune, forțe nevăzute îl legau cu pământul, cu aerodromul. Acolo îl așteptau colegii de luptă, iar când se întorcea din misiune nimerea drept în brațele lor, simțind căldura căminului familiar. Acolo, pe aerodrom, comandantul îi muștra aspru pentru greșeli, pentru neatenție – repetarea lor putea să însemne

sfârșitul; dar imediat urma îmbărbătarea: nu-i nimic, data viitoare vei fi mai isteț. În sfârșit, aici aviatorul putea să se destindă, să se odihnească, să se distreze în cercul colegilor.

...Aerodromul Komendantski a întâmpinat regimentul 286 cu ostilitate: cu bombardamente de aviație și de artilerie. Imediat au simțit și dificultățile blocadei. Tehnicienii și mecanicii rămăseseră în afara blocadei, adică pe Pământul cel Mare, drept care în prima perioadă inginerul-șef al regimentului împreună cu cinci tehnicieni de aviație-marinari, detașați aici, au pregătit aparatele pentru misiunile de luptă.

Din primele zile ale venirii pe aerodromul Komendantski, atât personalul de zbor cât și cel tehnic a fost practic lipsit de posibilitatea unei odihne normale. Căminul aviatorilor se afla într-o clădire din cărămidă, care înainte adăpostise o grădiniță (aici, astăzi e cinematograful „Iunost”). Cartierul Novaia Derevnia, întreaga zonă a aerodromului Komendantski și chiar aerodromul erau permanent bombardate din aer și de pe pământ. Odată, fasciștii au aruncat foi volante cu amenințări: „Vom bomba de la șase seara până la șase dimineața*’. Și s-au ținut de cuvânt.

Regimul de blocadă, la care era supus regimentul, se reflecta și în alimentația întregului efectiv, inclusiv a piloților.

— Mâncarea personalului de bord se deosebea de aceea a personalului tehnic doar prin faptul că celui dintâi i se dădea, în loc de pâine de blocadă, pesmeți din secară și omlet a din praf de ouă; carne primeau rar, iar primul fel era o invariabilă zeamă chioară, ne povestea fostul inginer-șef al regimentului, V.S. Volkov. Personalul de la sol se hrănea și mai puțin - regim absolut de blocadă. În aceste condiții, nu se putea să nu te uimească zelul și tenacitatea cu care lucrau atât piloții cât și tehnicienii. Primii executau câte patru-cinci misiuni de luptă pe zi, iar ceilalți nu se

dezlipseau de avioane zile și nopți în șir.

Modest, Vladimir Stepanovici n-a spus că el însuși pregătea o parte din avioane pentru zbor, în acele zile, în afara sarcinilor ce reveneau inginerului șef, pe umerii lui Volkov apăseau multiplele și grelele obligații ale comisarului regimentului.

Într-o scrisoare pe care ne-a trimis-o V.P. Krupski, fost tehnician al regimentului 286 de aviație, acesta scria despre

V.S. Volkov: „Sufletul și autoritatea noastră era inginerul-șef al regimentului, Vladimir Stepanovici Volkov. Excelent specialist, întotdeauna concentrat asupra lucrului, nu rostea niciun cuvânt de prisos. Era în permanență cu noi, îi ajuta pe piloți, pe tehnicieni și pe mecanici. Știa să facă de toate și nu se ferea de nicio muncă.

Flămânzi și obosiți, dormeam trei-patru ore din 24. Din cauza gerurilor mari ne culcam îmbrăcați. Numai ce apucaai să te încălzești puțin și să ațipești că te și trezeai cu inginerul-șef V.S. Volkov și cu inginerul de escadrilă V.I. Hudeakov: „Sculați! E un ger năpraznic. Trebuie să încălzim motoarele..

Pe aerodrom era întuneric. Făceam totul pe dibuite. Motoarele se răciseră și nu era deloc o treabă ușoară să le încălzești. Numai în zori reușeam să le pornim.

Și câte eforturi necesitau reparațiile, în special înlocuirea unui motor!

Dar toate aceste greutăți nu se puteau compara cu pierderile umane”.

Da, războiul e război, pierderile sunt inevitabile. Și care pilot sau specialist din aviație nu-și amintește acele zile pline de durere când pierdeau camarazi?!

A suferit pierderi și regimentul 286. Într-o zi, din misiune nu s-au mai întors trei tineri locotenenți: comandantul de escadrilă Arkadi Honiak, loțșitorul lui, Piotr Volnuhin, și comandantul de patrulă Viktor Cerepanov.

Se dezlănțuise o puternică furtună de zăpadă. De obicei,

pe asemenea vreme avioanele de vânătoare nu zburau. Dar trebuia însoțit un mare grup de avioane. Au fost selecționați cei mai buni piloți ai regimentului. Toată lumea își dădea seama de riscurile pe care le implică un zbor pe o asemenea vreme. Ceea ce atunci era o simplă misiune de luptă, astăzi, după trecerea timpului, este apreciată ca o faptă de vitejie. Cei trei flăcăi din regimentul 286 au riscat totul. Raportul operativ atestă că ei și-au îndeplinit misiunea, aruncându-se într-o luptă inegală cu Messerschmitt-urile pentru a acoperi avioanele de transport. Dar cum s-a desfășurat lupta? Nu știe nimeni, nu a mai avut cine povesti.

Pentru aviatorii care au supraviețuit războiului acești flăcăi au rămas pentru totdeauna de douăzeci de ani. În ziua morții lor, Aleksei Tatarciuk a preluat escadrila lui Arkadi Honiak. Până la acea dată regimentul pierduse o treime din efectiv.

— Spre sfârșitul lui '41 rămăseserăm puțini, Zburam mult. Se întâmpla să zbori de două-trei ori pentru însoțire, să dormi vreo două ore și, apoi, să te ridici iarăși în aer. Destul de frecvent, la însoțire, în loc de opt-zece avioane, așa cum se cuvenea, porneau trei, două sau chiar unu. Deși știau că avioanele duceau la Leningrad alimente și luau de acolo femei, bătrâni, copii, răniți, fasciștii nu se dădeau în lături de la nimic pentru a împiedica aceste curse. Comandamentul german instituise recompense bănești mari pentru fiecare avion de transport sovietic doborât de așii lui.

Ca răspuns la aceste atacuri piraterești ale fasciștilor, s-au luat toate măsurile pentru a întări protecția caravelor aeriene.

Pentru însoțirea avioanelor de transport au început să fie folosite tot mai frecvent avioane de vânătoare de la alte unități ale Forțelor aeriene militare și ale Flotei din Baltica.

...Nu au trecut luni, ci săptămâni, dar chiar și acest răstimp scurt după normele de azi – a fost suficient pentru

ca tinerii piloți ai regimentului 286 să acumuleze experiență

Fiecare zbor de însoțire a aparatelor PS-84 era dificil și plin de evenimente. La sfârșitul lui octombrie și începutul lui noiembrie PS-84 au zburat foarte mult. Și o făceau pe orice vreme: vizibilitate-zero, vânt puternic, furtuni de zăpadă. În aceleași condiții meteorologice trebuiau să zboare și piloții de vânătoare.

Încă în noiembrie, în acele zile de activitate maximă ps podul aerian, tinerii piloți ai regimentului 286, Aleksei Tatarciuk, Viktor Obiralov, Mihail Gorbagev, Ivan Bratușko, Nikolai Ustinov și ceilalți dobândiseră o experiență serioasă. Fiecare din ei avea la activ lupte aeriene, repurtaseră victorii. Pe pieptul unora dintre ei străluceau medalii Acești flăcăi de douăzeci de ani începuseră să fie numiți „bătrânii”; fețele li se maturizaseră, umerii li se lățiseră, începuseră să meargă legănat, ca piloții cu stagiul vechi, raglancele și scurtele li se uzaseră. Dar, ca și înainte, vibrau de cutezanță și ardoare tinerească și, ca întotdeauna, se aruncau fără teamă în luptă. Acum știau mai multe, învățaseră mult. Fiecare își amintea primele zboruri de însoțire, greșelile, gafele, încurcăturile care nu au putut fi evitate din cauza lipsei de experiență de luptă.

Acum această experiență exista, iar o dată cu ea au venit și faptele de vitejie și priceperea de a merge la un risc calculat.

Odată, consumând în luptă toată benzina, o grupă de avioane de vânătoare din regimentul 286 a aterizat pe - aerodromul vecin. De Aleksei Tatarciuk, comandant de escadrilă, s-a apropiat tehnicianul Leonid Kasianenko:

— Tovarășe comandant, v-am examinat aparatul. Ambele cabluri de direcție sunt uzate: și ia cel din stânga și și cel din dreapta există fire rupte. Nu puteți decola!

— Ce propui?

— Înlocuirea cablurilor. Va trebui să așteptați până dimineață.

— Cunoscoți toate aceste defecțiuni. Mulțumesc, prietene,

dar trebuie să mă întorc repede acasă. Mă așteaptă noi misiuni.

Kasianenko a dat din cap:

— Riscați, tovarășe comandant!

— Ei, lasă, ține bine direcția!

Înțelegând intențiile pilotului, Kasianenko s-a îndreptat spre coada avionului și cu ambele mâini a apucat panoul de direcție. Tatarciuk a apăsat puternic de câteva ori pedala. Cablurile au rezistat.

— Vezi? — a spus locotenentul major. Zbor până la aerodromul meu. Cablurile o să reziste. La noapte o să ml le înlocuiască. Dacă rămân la voi, escadrila pierde o întreagă zi de luptă. Fă-mi, deci, plinul și rămâi sănătos.

...Era o zi obișnuită de front. Puțin înainte de prânz, Aleksei Tatarciuk, Viktor Obiralov și Ivan Bratușko, prieteni nedespărțiți, erau la căminul piloților. Viktor răsfoia o carte de istorie, Tatarciuk și Bratușko jucau șah. Nu au reușit să termine partida, căci a răsunat comanda de zbor.

Despre zborul din acea zi al lui Viktor Obiralov ne-a relatat, într-o scrisoare expediată din Vitebsk, fostul comandant al regimentului, P.N. Baranov:

În timpul luptei aeriene Obiralov și-a consumat toată muniția. Ieșind dintr-un nor, a văzut în imediata apropiere a aparatului său două Messerschmitt-uri. S-a uitat împrejur – ai săi dispăruseră. Piloții germani i-au încadrat avionul și i-au ordonat prin gesturi: „Virează și urmează-ne!”.

Viktor a înțeles – vor să mă ducă pe aerodromul lor. Lăsând impresia că se supune ordinului, Obiralov a început să vireze fără să-și ia ochii de pe piloții fasciști. Aceștia au dat din cap veseli, iar unul dintre ei i-a arătat degetul mare. Viind să spună: bine, ține-o tot așa! în aceste clipe mintea lui Obiralov lucra febril: „Trebuie să acționez, trebuie să mă desprind de ei”. Dar Messerschmitt-urile zburau aripă lângă aripa și de o parte și de alta. Trebuia să-i păcălească. Viktor a mărit viteza. Piloții inamici au început să râdă: „Mai repede, mai repede, la aeroportul nostru-4.

Obiralov i-a privit din nou. Amândoi ridicaseră degetele mari. A zâmbit și el, arătându-le degetul mare de la mâna stângă; brusc, a tras mână spre el. Ambele aparate inamice au dispărut din câmpul lui vizual. Speculând situația creată, Viktor a intrat în picaj și, Jrpindu-se” de vârfurile pinilor, s-a îndreptat cu viteză redusă spre aerodromul lui.

După ce a aterizat, mi-a raportat că și-a îndeplinit misiunea. Despre felul cum i-a păcălit pe fasciști nu a considerat necesar să relateze1’.

Da, în aer se întâmplau multe. Dar aviatorilor nu le plăcea să se laude: considerau lucruri obișnuite faptele lor, realmente eroice.

După ce a prezentat raportul, Obiralov a plecat la cantină. Acolo domnea o vie animație. Era greu să crezi că acești băieți veseli, dispuși oricând să glumească, cu numai o jumătate de oră înainte se aflaseră în situații periculoase, riscându-și în orice moment viața.

— Fraților, priviți cine a venit! Viktor Grigorievici în persoană.

— Cum ai zburat, amice?

— Normal, a răspuns Viktor zâmbind puțin încurcat.

Pentru a abate atenția de la persoana sa, el s-a interesat dacă Aleksei Tatarciuk reușise să termine partida cu Ivan Bratușko.

— Nu schimba vorba. Ochii tăi îmi spun că ți s-a întâmplat ceva. Povestește-ne, l-a rugat Tatarciuk.

N-a avut încotro și le-a povestit prietenilor ce se întâmplase, cum l-au prins în clește Messerschmitt-urile.

Brusc, veselie a încetat, spulberată parcă de vânt. În jurul mesei nu mai erau flăcăii veseli și puși pe șotii, ci oameni maturi, ostași căliți în luptă. Fiecare trăia pericolul prin care trecuse colegul lor.

— Dacă Viktor a ieșit bine dintr-o asemenea încleștare, nu va mai păți nimic, a spus unul dintre ei.

Și aceste cuvinte se refereau nu numai la Obiralov, ci la

toți tovarășii de luptă. La sfârșitul lui mai 1942 ei, toți, inclusiv Viktor, au ieșit învingători într-o luptă aeriană, în acea zi, în jurnalele de luptă ale lui Nikolai Ustinov, Aleksei Tatarciuk, Viktor Obiralov, Ivan Bratușko, Mihail Gorbacev și Serghei Kotelnikov se putea citi: „28 mai 1942.

Misiune de recunoaștere asupra concentrării de trupe și eșaloanelor inamicului de pe calea ferată în stațiile Sablino, Tosno și Mga cu șase 1-18. O luptă contra 70 de avioane germane. Un singur zbor. Ora:0,43”.

Iar a doua zi. Locuitorii orașului asediat au putut citi în „Leningradskaia Pravda” o informație a secției leningrădene a TASSului despre fapta de vitejie a celor șase neînfricați piloți de vânătoare din regimentul lui Baranov: „Frontul Leningradului, 28 mai. Astăzi, în zona stației M. Șase avioane de vânătoare sovietice au efectuat o misiune de recunoaștere. În apropierea stației au întâlnit un mare grup de avioane germane: 50 de bombardiere Junkers-88 și Heinckel-111 și 20 de aparate de vânătoare Messerschmitt-109.

Cu toate că forțele inamice erau de 12 ori mai mari, piloții sovietici au decis să atace... Lupta aeriană, nare a durat 20 de minute, a fost magistral câștigată de aviaticii noștri... Tovarășii Ilotelnikov, Obiralov, Tatarciuk și 'Gorbacev au doborât trei bombardiere Heinckel-111. Aparatele sovietice de vânătoare nu au suferit pierderi”.

Dar războiul e război, în luptă orice ostaș poate pieri. Nu va trece mult timp și din cei șase participanți la acea bătălie înverșunată din mai nu vor mai rămâne în viață decât trei. Într-o posomorită zi de toamnă avionul lui Viktor Obiralov nu se va mai întoarce pe aerodrom. Și nu va fi nicio înmormântare: în război, adesea, aviatorii nu au parte nici de înmormântări, nici de mormânt. În cel mai bun caz – de mărturia colegilor care au reușit să observe locul în care a căzut avionul.

Într-o luptă inegală vor pieri și Ivan Bratușko, și Mihail Gorbacev – glumețul, acordeonistul, cântărețul și

dansatorul regimentului...

★ ★

Rbșii, albe, verzi... Dacă din nori coborau pe pământ rachetele, aceasta însemna: comandantul caravanei zburătoare cere acoperire. La acest semnal spre cer se avântam,. Uliii” cu stele roșii pe aripi.

Podul aerian care lega Leningradul cu Pământul cel Mare funcționa.

DIVIZII DEASUPRA LACULUI

PE AERODROMUL KOMENDANTSKI

La finele lunii noiembrie 1941 comandanții tuturor escadrilelor Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială au primit ordin să se pregătească imediat pentru a transporta trupe.

Același ordin l-a dat statul major al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului șefilor bazelor aeriene de la Leningrad care oțigurau funcționarea podului aerian.

Perioada furtunilor de toamnă instalată la 23 octombrie întrerupea adesea navigația pe lacul Ladoga. În acea zi, șase șleपुरi cu mărfuri pentru Leningrad fuseseră aruncate de valuri pe mai. Navigația a trebuit să fie întreruptă. Ce-i drept, peste patru zile, la 27 octombrie, cursele au fost reluate și au conținuat, cu întreruperi, până la 15 noiembrie.

Tocmai atunci, în acele zile de octombrie a început să se înfiripeze podul aerian ce lega Leningradul de Pământul cel Mare. Dacă în primele zile aviatorii din escadrilele conduse de S. Șarâkin, V. Pușcinski și K. Buharov transportau zilnic la Leningrad aproximativ 115 tone de produse cu j putere calorică mare, începând de la mijlocul lui octombrie ei au depășit această normă zilnică, stabilită de Comitetul de Stat al Apărării, cu 25—30 de tone. Aviatorii de pe navele de transport lucrau până la epuizare, efectuând de pe îndepărtatele aerodromuri din spatele frontului câte două curse pe zi. Iar de pe aerodromul de la Novaia Ladoga – câte trei și chiar mai multe. Rezervele de alimente în

Leningradul asediat scăzuseră în mod catastrofal, iar transportul pe Ladoga aproape încetase. În aceste condiții, cele 130—150 de tone aduse zilnic de PS-84 însemnau literalmente salvarea orașului. Ca și marinarii Flotei de pe Ladoga, aviatorii se băteau pentru fiecare tonă de pâine, carne, grăsime. Ei făceau tot ce puteau pentru a mări transportul: de alimente pentru leningrădeni: scurtau la maximum timpul de încărcare și descărcare a avioanelor, încărcau alimente peste normele permise, economiseau minute prețioase la decolare, pe parcurs și la aterizare pentru a le obține pe cele 100 necesare unei curse suplimentare. Zburau pe orice vreme. În timpul acestor curse se întîineau tot mai frecvent cu avioane de vânătoare germane, aveau loc lupte crâncene. Dar niciun fel de greutăți nu puteau împiedica îndeplinirea obiectivului principal – ajutorai'ea Leningradului.

În aceste zile și săptămâni grele pentru oraș, când ei primea alimente numai pe calea aerului, aviatorii de pe navele de transport nici nu bănuiau ce sarcină nouă, paralel cu efectuarea curselor zilnice, vor primi de la Comitetul de Stat al Apărării, Cartierul general și Consiliul militar al Frontului Leningradului.

Noua sarcină era dictată de înrăutățirea situației pe Frontul Leningradului.

...Sfârșitul lui octombrie. Aeroportul Komendantski. Se luminează de ziuă. Cerul e acoperit de nori compacți și joși. Încă de cu seară temperatura a scăzut. În timpul nopții a nins, iar spre dimineață s-au format troiene. În pofida bombardamentelor de artilerie și aeriene tot mai violente, aerodromul continua să primească și să expedieze avioane de transport.

În ultima săptămână a lui octombrie numărul curselor a crescut considerabil. E adevărat, numeroase nave de transport aterizau și pe aeroportul Smolnoe. Fasciștii nu reușiseră să descopere acest aeroport amenajat pe un teren aparținând unei gospodării agricole de stat.

Acestui aeroport i-a fost hărăzit să devină principala bază din Leningrad a avioanelor de transport.

Aeroportul Komendantski a avut însă o altă soartă. La 1 decembrie 1941, după un bombardament de artilerie masiv, regimentul 286 de vânătoare de însoțire al maiorului Baranov a fost transferat pe un alt aeroport. De atunci și până la sfârșitul blocadei Komendantski a fost rar folosit.

...împuternicitului cu evacuarea muncitorilor și specialiștilor de la uzinele leningrădene, P.T. Pușcarev, i s-a comunicat că se apropie un prim grup de PS-84. Aștepta comunicări și de la altele, care se aflau pe traseu. La porțile aeroportului s-au strâns o mulțime de oameni; erau muncitori și specialiști din orașul asediat. Sunt bine îmbrăcați.

Tot aici se află și un grup de oameni de știință, cu paltoanele și cu căciulile lor din blană demodate.

Ei pleacă departe în spatele frontului cu foarte puține lucruri de uz personal. Unii au în mână mici geamantane, alții - cufârașe, saci de voiaj, genți.

Muncitorii și specialiștii se grupează pe ateliere și secții. Fumează, discută, așteptând ordinul de îmbarcare. Fiecare e apăsător de gândurile lui. Le e greu să părăsească orașul în care s-au născut și au trăit, să-și lase familiile în condițiile în care foametea face ravagii tot mai mari, oamenii pier din cauza permanentelor bombardamente de la sol și din aer, când trupele germane au ajuns în unele zone la suburbiile orașului. Mulți au refuzat să plece. A trebuit să fie rugați, convinși, să se insiste mult. Cu toate acestea, la început, planul de evacuare a muncitorilor și specialiștilor nu se îndeplinea. Academicienii I.I. Meșcianinov și L.A. Orbeli s-au evacuat numai în urma unei dispoziții a guvernului. Acad. A.A. Baikov a plecat numai după multe avertismente. S-au opus categoric plecării academicienii S.A. Jebelev, A.A. Uhtomski și I.I. Bilibin.

Comandantul Grupului de aviație-Moscova, Korotkov, scria într-un raport datat 14 octombrie și înaintat lui

Molotov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile, că „directorii uzinelor desemnează zilnic un număr insuficient de muncitori care să fie evacuați din Leningrad la Tihvin.”

A fost nevoie de măsuri drastice pentru a organiza deplasarea cadrelor conform graficului. În cele din urmă, oamenii au înțeles importanța cardinală a plecării lor în spatele frontului. Acolo erau așteptați. Se impunea accelerarea fabricării de tancuri, motoare de avioane, tunuri ușoare și grele și a altor arme pentru front.

Cine o putea face mai bine decât ei – muncitori petrogrădeni din tată-n fiu, meșteri iscusiți, floarea clasei muncitoare sovietice!

Deasupra aeroportului a apărut primul gx-up de PS-34. După câteva minute au aterizat.

Descărcarea alimentelor din avioane direct în autocamioane și îmbarcarea pasagerilor se desfășoară în ritm alert, fără întreruperi. Trebuie să se grăbească. În orice moment poate începe bombardamentul de artilerie. Poate interveni și un atac al aviației germane. Muncesc de zor încărcătorii, le dau o mână de ajutor și echipajele navelor de transport. Ei știu că peste 10—15 minute sosește al doilea grup de avioane. La dispecerat telefoanele sună continuu. Camera e mică, neîncăpătoare, aparatele telefonice stau pe masă, scaune, pe pervazul ferestrei, pe lăzi și chiar pe dușumea. Și sună, sună. Sună...

Deodată zgomotul produs de telefoane e acoperit de urlatul strident al sirenei – alarmă aeriană! În câteva secunde oamenii se aruncă în numeroasele tranșee săpate pe aerodrom. Mitraliorii se află la post. E gata de luptă și bateria antiaeriană.

Din fericire, bombardierele inamice zboară la mare înălțime și bombe aruncate de de nu produc distrugerii prea mari. Pista a rămas intactă. O singură bombă a explodat lângă locul de staționare; la un PS-34 s-a produs un incendiu, dar a fost imediat stins.’

Bombardamentul a întârziat plecarea primului grup.

Dintr-un moment în altul trebuie să apară cel de al doilea grup de PS-34. Dispecerul I.P. Tarapovski știe că de sunt însoțite de avioane de vânătoare. Urmează ca, sub acoperirea lor, să aterizeze cel de al doilea grup, după care să fie expediat primul.

Se părea că totul merge bine. PS-84 care aterizaseră erau descărcate. Primul grup plecase. „Acum pot să-mi aprind o țigară”, își spuse dispecerul. Dar nu apucă să-și aprindă țigara. Sună telefonul. De la statul major al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului. Era solicitat comandantul bazei aeriene, A.M. Makarevici. Se transmite un ordin urgent și important. Aerodromul trebuie pregătit imediat pentru un transfer de trupe. Ce trupe? Câte? Încotro? Despre toate acestea, niciun cuvânt. Ordinul e scurt și dar: „Transferul este urgent și imediat. Avioanele cu trupe vor zbura pe orice vreme”.

ULTIMUL ALINIAMENT

În seara zilei de 23 octombrie 1941 Leningradul primește o telegramă a adjunctului șefului Marelui Stat Major, general-maior A.M. Vasilievski. Matele Cartier General ordonă ca, fără să se întrerupă operațiile de spargere a blocadei, să fie transferate din Leningrad în zona Tihvrului două divizii de infanterie din efectivul Armatei a 54-a, diviziile de infanterie 191 și 44, precum și brigada a 6-a de infanteria marină.

...Ultima săptămână a lui octombrie 1941. Situația de pe Frontul Leningradului se modifică brusc. La 16 octombrie trupele germane declanșează o ofensivă asupra Tihvinului și Volhovului cu intenția de a atinge râul Șvir și de a tăce joncțiunea cu trupele finlandeze; în felul acesta de ar fi creat un al doilea cerc al blocadei. Asupra Leningradului plana un pericol de moarte.

Această situație a obligat Comandamentul nostru să reducă amploarea operațiunilor la sud de lacul Ladoga și să ia măsuri pentru a opri și apoi a zdrobi inamicul pe direcția Tihvin.

...Toamna leningrădeană era din ce în ce mai aspră. Dinspre golf bătea un vânt umed care te pătrundea până la oase. În tranșee ora umezeală și frig. Și totuși această zi posomorită de octombrie a avut darul de a îmbunătăți starea de spirit a soldaților și comandanților regimentului 25 infanterie care apărau extremitatea sud-vestică a Leningradului, ultimul aliniament în fața orașului.

În ajun, în adăpostul din parcul Șeremetievo, în care se afla postul de comandă al regimentului, doi oameni examinau cu atenție harta. Aceștia erau maiorul M.I. Supaghin, comandantul regimentului 25 infanterie și comisarul lui, A.S. Ermolaev.

Noaptea trecută cercetașii regimentului pătrunseseră pe teritoriul gospodăriei de stat din apropiere, ocupată de fasciști. După ce au cules informațiile necesare, s-au strecurat pe furiș în magazia de legume și au luat cartofi, varză și sfeclă pentru bucătăria regimentului.

Esențial era faptul că reușiseră să constate că hitleriștii erau puțini. Ia număr și că pot fi scoși de acolo. Și iată-i pe comandantul și comisarul regimentului discutând cum să realizeze acest lucru, pentru a îmbunătăți astfel mult pozițiile regimentului, a asigura diviziei legume și a ridica moralul ostașilor.

După ce au dezbătut planul atacului și au transmis dispozițiile de rigoare statului major, comandantul și comisarul au pornit să inspecteze pozițiile. Se lăsa noaptea, ploua mărunț. Din bătrînul parc, așternut cu frunze îngălbenite, străbateau zgomote abia perceptibile, șoapte ce trădau îngrijorarea. În sectorul regimentului domnea o liniște relativă. Din când în când, din tranșeele germane țâșneau rachete, care timp de o secundă-două luminau asemenea unor felinare strălucitoare fâșia neutră arată de proiectile, mine și bombe. O dată cu căderea întunericului, mitralierii germani trăgeau din când în când spre sectorul regimentului două-trei serii scurte de mitralieră.

Înainte de răsăritul soarelui un batalion al regimentului,

împreună cu cercetașii, a declanșat un atac prin surprindere asupra pozițiilor inamicului și, după o luptă scurtă, i-a scos pe fasciști din gospodăria agricolă de stat.

— La 20 octombrie 1941, când, după atacul reușit, inventariam trofee, își amintește fostul comisar al regimentului 25 infanterie, A.S. Ermolaev, în dispozitivul diviziei noastre a apărut A.A. Kuznețov, secretar al Comitetului orășenesc de partid, membru al Consiliului militar al Frontului Leningradului. Am înțeles. Mediat că această vizită nu este întâmplătoare și că este determinată de împrejurări excepționale. Un conducător de un asemenea rang nu apare în dispozitivul diviziei pentru treburi mărunte.

Desigur, comandantul regimentului nu avea de unde să știe că Marele Cartier General trimisese în zona Tihvinului divizia 92 infanterie și divizia 60 de tancuri din rezerva lui și o divizie de pe Frontul de nord-vest. Frontului Leningradului i se ceruse să trimită de urgență în sectorul decisiv întăriri din efectivele proprii. Această împrejurare l-a și adus la divizia 44 infanterie pe A.A. Kuznețov, care, ca membru al Consiliului militar, răspundea de formarea unităților de rezervă ale Frontului, precum și ale Flotei din Baltica.

...Înainte de a veni aici, secretarul Comitetului orășenesc de partid fusese în cartierul Narvskaja Zastava, unde se întâlnise cu comuniștii de la uzinele „Kirov” și „Jdanov’! și le vorbise despre necesitatea transformării rapide a întregului cartier într-un bastion inaccesibil dușmanului. Trecând prin Narvskaja Zastava, Kuznețov s-a convins că întregul cartier era aidoma unui sector de front: cazemate din beton lângă Urițki, cimitirul Krasnenski și în satul Alekseevka; baricade și ziduri din cărămidă cu creneluri pe teritoriul uzinelor, pe străzi și în piețe, case cu ambrazuri în loc de ferestre, cazemate din lemn și pământ, dotate cu tunuri ușoare și mitraliere, adăposturi și tranșee.

Aici totul era ca într-o cetate. Muncitorii înțeleseseră profund comandamentele situației. Și cum să nu le

înțeleagă, când frontul se apropiase foarte mult de oraș și drumul cel mai scurt spre linia întâia trecea pe Bulevardul grevelor prin Avtovo. A șaptea stație de tramvai de la uzinele „Kirov” se afla pe teritoriul ocupat de dușman. Doar

14 kilometri îi despărțeau pe fasciști de centrul orașului – l Piața Palatului, distanță pe care un tanc o putea parcurge l într-o jumătate de oră. l

Firește, Kuznețov se gândea și el cum să găsească re-M zerve pentru a trimite întăriri la Tihvin. Aici, la sud-vest, l în zona cea mai periculoasă pentru Leningrad. Cum să iei* de aici fie și o singură divizie?! Și totuși va trebui.

Trecând pe Bulevardul grevelor, Kuznețov a văzut® ieșind de pe porțile uzinei „Kirov” tancuri. Se îndreptat™ direct spre front. În frunte mergeau câteva subunități dei* infanterie, urmate de tunuri grele și ușoare, fabricate în* această uzină.

Da, Leningradul s-a transformat într-un oraș-front! O* constatare și secretarul Comitetului orășenesc de partid. Pe* acoperișurile clădirilor mai înalte se instalaseră posturi de* observație.

Înainte de a se deplasa în sectorul sud-vestic, Kuznețov s-a interesat de dispozitivul trupelor din acest sector. În 9 stânga, pe poziții de apărare se afla divizia 21 de infanterie * al cărei nucleu era alcătuit din unități și subunități ale i fostei divizii întâia de voluntari „Kirov”, pe care o cunoștea* foarte bine.

Până la mijlocul lui octombrie, în dreapta, pe aceleași* poziții de apărare s-a aflat brigada a 6-a de infanterie ma-l rină. Dar în luptele din zona Urițkului marinarii au înre-l gistrat pierderi mari, din care cauză brigada lor a fost tri-l misă la odihnă și refacere la Râbațkoe. Ea a fost comple-» tată, a primit armament și acum se pregătea intens pentru? operațiuni de luptă. Putea fi trimisă dincolo de Ladoga.?! Sectorul ocupat înainte de infanteriștii marini – de laj Golful Finic, pe calea ferată până la Urițk – a fost preluat: de divizia 56 de infanterie.

Mai complicată era situația diviziei 44 de infanterie, al cărei nucleu îl alcătuia fosta divizie a treia de voluntarii creată în raionul Petrograd.

Secretarul Comitetului orășenesc de partid știa că divizia ocupase poziții de apărare la începutul lui septembrie, după luptele grele de la Krasnoe Selo, Ropșa și Russko-j i Vâsoțki, în care suferise și ea pierderi. E adevărat, înainte de aceste lupte fusese și ea trimisă, pentru scurtă vreme, la odihnă și refacere, dar de atunci, timp de aproape două luni, participase continuu la lupte.

În acea dimineață de octombrie, pe Kuznețov îl interesa înainte de toate pregătirea de luptă a diviziei, cu alte cuvinte, dacă e capabilă să îndeplinească misiunea Marelui Cartier General?

Kuznețov cunoștea bine regimentul 25 infanterie din această divizie. Cu el a și început inspectarea pozițiilor. Regimentul era alcătuit în principal din voluntari-navaliști din Narvskaja Zastava. În cadrul diviziei întâia „Kirov” de voluntari regimentul luptase la nord-vest de Șimsk, respingând numeroase atacuri „psihologice” ale trupelor SS.

...Kuznețov a coborât din mașină în apropierea bătrânului parc Șeremetievo. Pe cărările și peluzele parcului pale de vânt goneau frunzele toamnei, care, din cauza ploilor, căpătaseră o culoare ruginie. Peste tot – bucăți de pământ smuls de explozii, gropi făcute de obuze și mine, bătrâni ulmi, tei, stejari și arțari mutilați de schije, tufe de iasomie și liliac sfâșiate. Aerul era îmbâcsit de duhoarea incendiilor și de mirosul de usturoi al trotilului.

Trecând pe lângă un bordei, Kuznețov auzi pe cineva rostind cu înfocare strigături în acompaniamentul unei armonici. Intră.

— Ce-i cu veselia asta? — se adresă el locotenentului care se apropiase pentru a-i prezenta raportul.

— I-am scos astă noapte pe nemți din gospodăria agricolă de stat! — răspunse locotenentul și raportă: -

Plutonul de cercetare al regimentului se odihnește după lupta de noapte.

Kuznețov le-a mulțumit ostașilor. În timp ce discuta cu locotenentul, în bordei au intrat comandantul regimentului, Supaghin, și comisarul Ermolaev.

Cercetașii l-au înconjurat pe secretarul Comitetului orășenesc de partid și au început să-l întrebe care mai este situația în ceea ce privește aprovizionarea cu alimente, cum sunt aduse peste Ladoga.

— Pe lac e furtună, le-a spus Kuznețov. Navigația a încetat. Aviatorii fac tot ce pot pentru a aduce cât mai multe alimente în oraș. Moscova și-a trimis aici aproape întreaga aviație de transport.

Unul dintre cercetași a întrebat cât de puternică este apărarea orașului.

După o pauză scurtă, Kuznețov a răspuns:

— La Leningrad ne apărăm bine. Dar pe direcția Tihvinului...

— A relatat despre pătrunderea realizată de inamic și a explicat ce înseamnă acest lucru pentru orașul lor.

— În acea zi, ne povestea A.S. Ermolaev, secretarul Comitetului orășenesc de partid a vizitat toate pozițiile regimentului. Peste tot era înconjurat imediat de ostași, comandanți, instructori politici. Aproape în toate companiile a întâlnit navalști din Narvskaja Zastava. Când întâlnea un cunoscut, îi zâmbea prietenește, îi strângea mâna, îl întreba despre lupte, familie, despre alți constructori de nave. Era evident că pe Aleksei Alexandrovici îl preocupa o problemă presantă, care îl și determinase să vină în divizia noastră. Punea multe întrebări: despre starea de luptă a unității noastre, efectivul și armamentul ei, despre dotarea ei cu muniții, alimente și echipament. Discutând cu ostașii, le povestea despre bărbăția și dârzenia muncitorilor leningrădeni, eroismul în muncă și inventivitatea de care dădeau dovadă în acele zile grele. Le vorbea despre V.N. Maraev și A.M. Ratnikov, constructori de nave, care în

luptele de lângă Șimski comandaseră două batalioane ale regimentului, despre lucrătorii de la uzina „Idanov” căzuți în primele luni ale războiului, le-a citit scrisoarea mitraliorului Mihail Petrov, găsită la locul înclăștării dintre eroul comsomolist și fasciști.

Vorbind cu voluntarii, Kuznețov nu evita discuțiile despre situația extrem de grea a orașului. Le spunea că se face tot ce este posibil pentru sporirea transporturilor de alimente, le relata despre cursele eroice ale piloților pe avioanele de transport, îi asigura că întreaga țară a venit în ajutorul Leningradului.

Luându-și rămas bun de la comandantul regimentului și de la comisar, Kuznețov le-a spus că înrăutățirea situației în jurul Leningradului poate impune transferarea diviziei în alt sector al frontului.

„Unde?”, „De ce?” – se întrebau comandantul și comisarul, fără a găsi răspuns.

În acest timp, la Marele Cartier General și la Statul major al Frontului Leningradului pe harta operațiilor prindeau parcă viață săgețile și liniile trase cu creion roșu, indicând pozițiile de luptă și loviturile ce urmau a fi date inamicului pe direcția Tihvinului.

Pe aceste hărți existau și săgeți, alături de care figurau diviziile 44 și 191 și brigada a șasea de infanterie marină. Dar, deocamdată, nimeni din aceste unități nu știa că, implacabil, timpul îi aducea tot mai aproape de o schimbare rapidă și neașteptată și că războiul îi dicta fiecăruia destinul.

Nici colonelul P.A. Artișenko, comandantul diviziei 44 de infanterie și nici D.P. Survillo, comisar de regiment, nu știau că nu va trece nicio săptămână și divizia lor va fi dislocată și transferată la Tihvin, unde vor intra din mers în lupte grele; că divizia va fi tăiată în două, o grupare fiind comandată de primul și alta – de cel de-al doilea.

Nici comisarul celei de-a șasea brigăzi de infanterie marină, comisarul de batalion P.I. Ksenz, nu știa că a doua

zi după sosirea brigăzii la Volhov, în timpul unui bombardament, o schijă îl va ucide pe comandantul de brigadă, colonelul F.E. Petrov, și că el, comisarul, își va asuma comanda brigăzii.

Firește, nici ostașii nu știau de schimbările iminente. Nici prin gând nu le trecea că foarte curând se vor transforma în „desant aerian”¹⁴, că vor zbura peste Ladoga pentru a apăra Tihvinul.

— Pe atunci un biet infanterist nici nu putea visa măcar să se deplaseze într-un alt sector al frontului cu... avionul!

SALT PESTE LADOGA

La 24 octombrie 1941, Statul major al Frontului Leningradului a dat ordin de transferare pe calea aerului a principalelor forțe ale diviziilor 44 și 191 de infanterie în raionul Tihvin.

— Ordinul era laconic, își amintește A.S. Ermolaev. Regimentul va fi retras de pe poziții și până dimineața principalele lui forțe vor fi concentrate la Novaia Derevnia, în zona aerodromului Komendantski. Artileriei regimentului și serviciilor de spate li s-a ordonat să se îndrepte spre Ladoga și să ajungă la cheiul Osinoveț. În același timp, alte unități ale diviziei trebuiau să se concentreze în satul Kovalevo, în apropierea aeroportului Smolnoe.

De ce în zona unor aeroporturi, nu s-a spus. Desigur, toți își puneau această întrebare; dar nici comandantul, nici eu nu știam unde urma să fie transferat regimentul nostru.

Soldatului nu-i trebuie prea mult timp pentru adunare: bagă în raniță gamela și rezerva de muniții (cartușe și grenade), o pune pe spate, fixează lopata de centură, aruncă pe un umăr pușca sau automatul, pe celălalt – masca de gaze și iată-l, e gata să plece oriunde, în cel mai lung marș. O face, dar vrea și el două lucruri: să simtă umărul tovarășului și să aibă în raniță RI (rezerva intangibilă) – merinde, fie și pentru o zi.

Aproape de miezul nopții s-a procedat la schimbarea unităților. Regimentul a părăsit pozițiile fără zgomot; peste

o jumătate de oră mășăluia pe Bulevardul grevelor, spre centrul orașului.

...O noapte rece și umedă. Zloata care cade într-una se transformă imediat în noroi. Pe străzi – multe case distruse de bombe sau de proiectilele tunurilor grele, mormane de cărămizi, tencuială, geamuri sparte. Și un întuneric greu, niciun felinar, niciun ochi de geam luminat; doar țișările ostașilor licăresc în noapte. Cizmele lovesc caldarâmul fără ritm, le țin isonul puștile și lopețile, icicolo duruie în câte o raniță lucrurile așezate prost.

Regimentul trece de strada ce duce, în stânga, până la cheiul Ugolnâi, apoi de aceea care duce la insulele Turuhtan. Iată și strada Korabelnaia. Li se strâng inimile – aici totul le este cunoscut: fiecare intrare, fiecare scuar, fiecare gard. De câte ori au trecut pe aici spre locul lor de muncă?! Ce-ar mai vrea să arunce măcar o privire pe șantierul naval!

Nici locuințele multora dintre ei nu sunt prea departe – 10—15 minute de mers. Ce bine ar fi să treacă pe acasă, să schimbe câteva vorbe cu cei dragi și apropiați, să-și sărute – de rămas bun – copilașii, soția, mama care dorm adânc!

Dar, implacabil, străzile și bulevardele îi duc pe ostași spre nord. Pas cu pas, navalistii din Narvskaja Zastava se îndepărtează de linia lor de apărare, de șantierul lor, de casele și familiile lor și se îndreaptă spre necunoscutul sumbru al războiului.

Prin Piața Muncii, regimentul iese la Neva. În piață se află o baterie antiaeriană, pe unele străzi – mitraliere antiaeriene; lângă podul „Locotenent Schmidt” și chiar pe pod au fost instalate posturi înarmate. Pe Neva se leagănă în ancore nave de război, la maluri – remorchere, șlepuri și șalupe. Mășăluiesc ostașii pe pod și vorbesc în șoaptă.

— Lucrează Neva! — spune unul.

— Orașul trăiește! — îi ține isonul altul.

— Acolo-i și șantierul nostru! — oftează trist un al treilea.

Raionul Petrograd l-au traversat pe bulevardele „Bolșoi”

și „Kirov”.

— În curând vine Ciornaia Recika, spune un ostaș tânăr. De aici nu e departe locul unde s-a duelat Pușkin.

— Dantes era neamț? — îl întreabă pe tânăr un voluntar în vârstă.

— Cine știe?! Din cărți reiese că ba era franțuz, ba olandez. Poate și neamț.

— Dincolo de Ciomaia Recika e Novaia Derevnea, spune soldatul în vârstă. Acolo e și aeroportul. În sfârșit, ajungem...

Când regimentul a ajuns la Novaia Derevnea începuse să se lumineze. În curând, ău auzit zgomotele motoarelor de avion. Ostașii au văzut multe avioane de pasageri care coborau aterizând pe aerodrom. Ei și-au amintit cele spuse de A.A. Kuznețov, secretarul Comitetului orășenesc de partid despre harnicele PS-84 cu care aviatori din Moscova și Leningrad transportau alimente.

Peste un sfert de oră, regimentul a ajuns la aeroportul Komendantski. S-a ordonat o haltă. Ostașii s-au așezat fiecare unde a găsit un locșor. Paralel cu gardul de scânduri ce înconjura de mult aeroportul era un șanț acoperit de tufișuri. Din loc în loc – porni bătrâni, tot felul de cocioabe și magazine. Peste tot fuseseră săpate tranșee și bordeie. Aici s-au instalat ostașii pentru odihnă.

Prin gard se vedeau apropiindu-se de avioane autocamioane mari în care se încărcau vaci, porci, oi tăiate, precum și lăzi și saci cu alimente.

Curând sa făcut liniște și în aer și pe aerodrom. Toate avioanele sosiseră, se aflau la descărcat, cu motoarele ținse.

Obosiți după epuizantul marș de noapte, ostașii se odihneau. Unii ațipiseră prin tranșee sau bordeie, alții se strânseseră pe marginea șanțului și discutau rezemați de gard, de pereții magaziiilor și ai cocioabelor sau de porni.

— Aeroportul Komendantski are o istorie interesantă, începu să povestească un mitralior de vreo 45 de ani,

căruia, în lipsă, i se spunea „profesorul”¹⁴, pentru profundele lui cunoștințe de istorie a Leningradului. Aveam 14 ani când, în 1910, a fost construit acest aerodrom. Înainte de a fi construit acesta se numea Komendantskoe Pole, de unde și numele aerodromului. Câmpul făcea parte din celebrul Hipodrom Kolomiajski. În zilele de curse aici se aduna toată aristocrația Petersburgului. Atunci pe aici erau numai trăsurile.

— Cine a făcut aerodromul și la ce folosea pe atunci?

— Întrebă un sergent ce stătea alături.

— Asta este o poveste interesantă. Și „profesorul” începu să-o depeze.

Aici, în același an, s-a creat o asociație de navigație aeriană cu numele de „Krâia”. La ea au aderat aviatorii ruși Utokin, Efimov, Popov. Pe atunci li se spunea zburători. Acum aceste nume sunt cunoscute fiecărui aviator. Aceștia erau eroi între eroi – bunicii aviației noastre, în fiecare an, primăvara și toamna, se organizau pe aerodrom competiții aviatice. Participau și piloți străini: francezul Morane, belgienii Christians și Edmond... În timpul unei demonstrații a pierit pilotul rus Lev Mațievici. Pe aeroport se afla și celebrul Piotr Nesterov, cel care a executat primul în istoria aviației un luping „mortal” („bucula lui Nesterov”) și a ciocnit intenționat un aeroplan al inamicului.

— După cum vedeți, și-a încheiat povestea „profesorul”, acest aerodrom funcționează și azi.

— Dar cum ajungeați atunci până aici? — a întrebat același sergent.

— Cum am ajuns și noi azi. Numai că atunci aici era o pistă de alergări înconjurată de un gard. Biletele la competițiile aviatice erau foarte scumpe, și noi, copiii, săream gardul și ne instalam pe acoperișurile construcțiilor din împrejurimi; cei mai curajoși se cățărau în pomi.

— Ce căutam noi aici, pe aeroport? — își întreabă un ostaș vecinul. Poate să-l apărăm.

— S-ar putea, încuviință vecinul. Știi ce ne-a spus

secretarul Comitetului orășenesc de partid. Aici se aduc multe alimente pentru Leningrad. Dacă nemții lansează aici parașutiști?

— Ei, măi băieți, nu vroiam eu să vă spun taina mea. Dar m-am răzgândit, zâmbi șiret și începu să povestească un soldat vânjos, cu mustăți roșcate. Eu am trimis o serisoare la Marele Stat Major.

Se făcu tăcere.

Erau curioși să vadă ce-o să le mai toarne acum Semion cel vesel.

— Ce le-ai scris, Semioane? — îl întrebă pe mustăcios un vecin.

— Am făcut o propunere: cum să se termine mai repede războiul.

— Hai, hai, Semioane, arată-ți strategia, îl încurajară camarazii.

— Am început cu: „Bună ziua, dragi tovarăși”. Bineînțeles, i-am salutat în numele întregului nostru regiment 25 erou.

— Mai departe!

— Mai departe am scris: „Deoarece regimentul 25 de infanterie este un regiment muncitoresc, propun să-l trimiteți ca un desant aerian direct la Berlin. Numai că înainte de asta aviatorii noștri să-l bombardeze bine de tot. După aia venim noi. Și-i înhățăm pe toți generalii din bunkăre, toată conducerea, pe Hitler și banda lui. Și războiu-i gata!”

Un hohot general de râs.

— Bravo Semka, bravo strategule!

— Așa că să nu vă mirați că ne-au adus aici. Înseamnă că scrisoarea mea a ajuns la destinație, iar propunerea a fost aprobată.

Din nou - râsete vesele.

...După ce au dat ordin batalioanelor să se odihnească până ce vor primi noi dispoziții, comandantul și comisarul s-au îndreptat spre intrarea în aeroport. La ușă s-au întâlnit

cu un militar în veston de piele. Acesta s-a apropiat de Supaghin și de Ermolaev și i-a salutat. După ce s-a prezentat ca reprezentant al Consiliului militar al Frontului, a întrebat:

— A 44-a de infanterie?

— Exact. Regimentul 25 din divizia 44, a raportat comandantul regimentului, maior Supaghin.

— Cunoașteți misiunea regimentului?

— Nu, a răspuns maiorul.

— Statul major al Frontului Leningradului a ordonat ca astăzi chiar forțele operative ale diviziei să fie transferate pe calea aerului în zona Tihvinului, a spus reprezentantul Consiliului militar. Peste 20 de minute începem îmbarcarea. Acum vă rog să adunați corpul de comandă...

A răsunat comanda: „Drept! Adunarea!”

Peste câteva minute regimentul afla ce îl aștepta.

S-au emis multe supoziții, au discutat chiar în contradictoriu: unde și de ce îi transferă?

Dar niciunul nu bănuia că vor fi transportați cu avionul peste Ladoga.

După aflarea veștii, au început să privească cu alți ochi aerodromul, avioanele cele mari care se aflau pe marginea pistei. Au numărat 25 de PS-84. Nici nu au apucat să se împace cu gândul că vor zbura și a și răsunat comanda: „Pentru îmbarcare, fuga marș...”

Fiecare avion a luat la bord 25 de ostași cu armamentul personal. Fiecare mitralieră pe afet conta cât doi ostași, aruncătorul – cât unul, iar tunul de 45 mm cu muniția respectivă – cât 15 oameni.

În avion soldații își puneau fel de fel de întrebări: „Vom zbura mult? Pe ce rută? Atacă des?”

— Zborul va dura aproximativ o oră, le-a spus pilotul. Vă rog să aveți în vedere că zburăm deasupra lacului. Înălțimea este minimă. În timpul zborului nu vă ridicați de pe locuri, nu vă plimbați, nu fumați.

— Aviatorii erau îmbrăcați diferit, își amintește A. S.

Ermolaev. Unii purtau raglane de piele, alții – scurte de zbor cu guler de blană. Făceau impresia unor oameni gravi, experimentați. Erau calmi. Dirijau bine îmbarcarea. Glumeau, îi îmbărbătau pe ostași, spunându-le să nu le fie teamă, că totul va fi în regulă. Toate acestea inspirau încredere, anihilau tensiunea din primele momente.

...îmbarcarea s-a încheiat repede. Peste un sfert de oră s-a ridicat primul grup de avioane. Peste alte cinci – al doilea. Tunurile și aruncătoarele, împreună cu servanții, au fost expediate cu ultimul grup.

În acea dimineață, PS-84 au luat de pe aerodromul Komendantski 540 de soldați și comandanți cu armamentul personal, cu mitralierele și tunurile de 45 mm.

Astfel s-a încheiat, în mod neașteptat, marșul de noapte prin oraș al voluntarilor din regimentul 25. În acele zile. Din diverse sectoare ale frontului au fost luate și alte unități ale diviziilor 44 și 191. Din Râbațkoe a fost rechemată brigada a șasea de infanterie marină. Aceste unități au traversat și de orașul noaptea. Dar pe alte trasee. Unele au mers la aerodromul Komendantski, altele – la aerodromul Smolnoe, iar altele – la cheiul Osinoveț. Toți soldații și comandanții erau neliniștiți, chinuți de incertitudine.

Dar toate aceste frământări, precum și temerile provocate de îmbarcare, de zborul deasupra Ladogăi în furtună și de aterizarea pe aerodromul operativ de lângă Tihvin au dispărut într-o clipă, de îndată ce ostașii din neobișnuitul desant de pe PS-84 au simțit pământul sub picioare, și-au redobândit încrederea soldatului și disponibilitatea lui pentru orice încercări.

Acest episod din viața frontului trăiește în zgârcitele rânduri ale unor documente de arhivă, în povestirile participanților la zborurile deasupra Ladogăi, ale unor ostași din divizia 44 care locuiesc la Leningrad – K. A. Petrov, plutonier al unei companii de pistolari, I. M. Guk și V. N. Nikanorov, radiotelegrafiști în batalionul 12 de transmisiuni –, în amintirile unor piloți din Grupul de aviație-Moscova cu

misiune specială.

— Îmi amintesc de o zi dinaintea căderii Tihvinului, ne povestește S. A. Frolovski, Erou al Uniunii Sovietice, fost comandant de navă din Grupul de aviație-Moscova. Vremea era cum nu se poate mai proastă: pe tot traseul ceață groasă. Vizibilitatea – o sută de metri, iar pe alocuri zero. Escadrila noastră primise ordin să transporte urgent în zona Tihvinului două sute de transmisioniști cu armament și echipament complet. Zburam câte patru. În două curse i-am dus la destinație la timp. Celelalte escadrile au transportat subunități de infanterie.

Pentru noi, comandanții de navă, aceste zboruri pe traseele podului aerian, deși periculoase, erau obișnuite. Dar pentru pasagerii noștri – infanteriști și transmisioniști – de erau cu totul ieșite din comun.

...Comisarul regimentului, Ermolaev, zbura în avionul încheietor; sta lângă cabina pilotului, alături de loctiitorul șefului statului major, Gheorghe Vasilev. De ambele părți ale fuselajului ședea pe scăunele telefonistele regimentului, Fatima Ghismatulina și Klava Zâkova, după de – sanitarul Viktor Kutin, Vasili Kuklev, soldat din plutonul de comandament, cercetașii regimentului.

Cele două avioane ale grupului au survolat pădurile din preajma Ladogăi „, lipindu-se” de vârfurile arborilor. A apărut lacul. Avioanele au coborât până deasupra apei. Unii ostași stăteau nemișcați, alții priveau prin hublouri lacul frământat de valuri înalte.

— Nu-i nimic, ajungem imediat, băieți! — îi îmbărbăta comisarul.

Ostașii examinau fiecare detaliu al salonului avionului. Urmăreau, curioși, fiecare mișcare a mitraliorului.

— Faină treabă! — a rostit mecanicul de bord arătând cu capul spre mitralieră. Să încerce să vină Messersefimmitt-ul...

— Întotdeauna zburați atât de jos? — s-a interesat Viktor Kutin.

— Ce, vă e frică?

— Cătuși de puțin. Nici măcar nu zburăm, ci, parcă, sărim din val în val.

— Oare ce adâncime o avea? — a întrebat Kuklev.

— Ne-ar ajunge pentru amândoi, i-a răspuns Kutin, făcând un gest semnificativ cu mâna.

— Prea devreme ați început să vorbiți de scăldat, ' băieți! — s-a amestecat în vorbă comisarul.

— Asta cam așa el - a spus un ostaș în vârstă. Și a adăugat: Infanteristul nostru e o forță pe pământ, dar în altă parte...

— Să nu spui asta! Din moment ce-l duce cu avionul înseamnă că și aici e o forță, a obiectat comisarul.

N-a apucat să-și termine vorba, când, brusc, radiotelegrafistul și mecanicul de bord s-au aruncat asupra mitralierelor de pe laturile fuselajului. Ostașii au început să se foiască, priveau prin hublouri.

— Uite-le! — a exclamat Klara Zâkova. Uite-le! Sunt două! Cu stele... Ale noastre sunt...

În aceeași clipă mitraliorul a deschis focul. Grupul de avioane era atacat de Messerschmitt-uri.

E adevărat „, uliii” noștri interceptaseră Messerschmitt-urile, dar acestea reușiseră să lovească două PS-84. Aparatele avariate au virat șri, sub privirile pasagerilor alarmați, au aterizat pe aerodromul de la Novaia Ladoga.

Zborul până la Tihvin a durat aproape o oră. Evoluția deasupra Ladogăi, și încă atât de aproape de apă, a constiuit o încercare dificilă chiar și pentru piloții experimentați. În plus transportau infanteriști care nu mai zburaseră vreodată. Firește, unora le-a fost teamă, nefiind obișnuiți cu asemenea călătorii, altora nu le-a prea priit decolarea și aterizarea sau au avut rău de altitudine. Odată ajunși pe pământ, toate spaimele și neplăcerile zborului li s-au părut lucruri neînsemnate și ridicole în comparație cu ce, au avut de pățimit în luptele de la Tihvin.

Regimentul s-a oprit la marginea pădurii ce înconjura aerodromul. După ce s-a sfătuit cu comandantul, comisarul

a plecat la statul major al Armatei a 4-a. A găsit o brișcă și un cal, cu care a ajuns repede la Tihvin. Acolo i-a raportat comandantului Armatei, V. F. Lakovlev, sosirea regimentului.

Ascultându-l pe Ermolaev, comandantul s-a aplecat asupra hărții și a spus:

— Priviți, satele Strunino, Lipnaia Gorka... Duceți regimentul în marș forțat acolo. Rezistați până la ultimul... Vă rog foarte mult să nu permiteți inamicului să treacă...

Peste două ore, regimentul intra în luptă pe aliniamentul ordonat.

Iar peste câteva zile, la mijlocul lui noiembrie, deasupra Ladogăi, pe itinerariile podului aerian, zbura spre un alt sector al frontului, în zona Volhovului, un numeros detașament de marinari de la Kronstadt.

În acele zile, ne spunea fostul comisar de brigadă P. I. Ksenz, când apăruse pericolul căderii Volhovului, cei aproape o mie de marinari de la Kronstadt, luați de pe navele din Baltica, au jucat un rol important în apărarea acestui obiectiv, vital pentru Leningrad.

— Cu beretele pe cap, în vestoane negre și maiouri dungate, cu mitraliere de mână sau cu afet, cu grenadele atârinate ca în anii războiului civil, marinarii din Baltica s-au aruncat în luptă, băgând spaima în fasciști. Marinarii erau un model de curaj și neînfricare, de nestrămutată voință de a învinge. Ei au ajutat la concentrarea grupurilor de infanteriști răzlețiți în timpul luptelor, la alcătuirea a cinci batalioane și au fost numiți comandanți de plutoane și de companii. Acest fapt a făcut să crească capacitatea de luptă a batalioanelor formate în grabă, care apoi au luptat eroic pentru Volhov.

O M! S! UNE SPECIALĂ

„SEZON MORT”

La 14 noiembrie 1941, la șase zile de la căderea Tihvinului în mâinile fasciștilor, M.I. Kalinin, președintele Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., adresa

Comitetului de Stat al Apărării o scrisoare. „După cât se pare, se spunea în scrisoare, Leningradul se află într-o situație din co în ce mai grea, iar pericolul care-l amenință crește. Consider necesar să se găsească și să se pună la punct căi și modalități de aprovizionare a Leningradului pe timp de iarnă, folosindu-se transportul cu tracțiune animală, transportul auto și aerian”.

„Am primit scrisoarea, i-a răspuns I.V. Sta li n, președintele Comitetului de Stat al Apărării. Considerațiile dumneavoastră asupra Leningradului... sunt absolut exacte și oportune. Luăm toate măsurile de cuviință”.

S-au păstrat însemnările, publicate după război, ale lui T.F. Ștâkov, secretar al Comitetului regional de partid, membru al Consiliului militar al Fi-ontului Leningradului. Ne-au atras atenția două dintre de. Una este datată 8 noiembrie 1941, ziua părăsirii Tihvinului: „Ultimul firicel de drum a fost tăiat, asemenea unei artere ce duce sângele la inimă. Fără sânge inima nu mai bate. Survine moartea... Dar inima curajoasă a Leningradului nu se va opri nicio clipă”. Cealaltă poartă data de 25 noiembrie: „Am sosit la Vologda”.

Ce ascunde în sine această propoziție? Ce căuta Ștâkov la Vologda?

...Într-o zi geroasă de noiembrie avionul în care se afla T.F. Ștâkov a decolat de la Leningrad, îndreptându-se spre zona Tihvin, unde acesta urma să se întâlnească cu generalul K.A. Merețkov.

Destinul a făcut să se întâlnească și să lege o puternică prietenie în timpul campaniei finlandeze. Kirill Afanasievici Merețkov se afla încă de pe atunci la comanda Armatei a 7-a. Ales secretar'al Comitetului de partid Leningrad cu puțin timp înainte de această campanie, Terenti Fomici Ștâkov era în acea vrsme membru al Consiliului militar al Armatei a 7-a. Ca organizatori ai străpungerii liniei Mannerheim, ambii au fost decorați cu ordine de luptă.

Ștâkov privea îngrijorat prin hublou Ladoga în furtună,

zaiul și gheața ce se formase lângă mai pe o distanță de mulți kilometri. Era evident că peste câteva zile transportul de alimente, combustibil și muniții pe apă va înceta.

Cerul era acoperit de nori. Deosebit de perfidă în acea perioadă, Ladoga vuia. Valurile loveau cu furie malul pietros, formând cascade de stropi și spumă.

În timpul zborului peste Ladoga Ștâkov s-a convins că aproape tot golful Schlisselburg era încătușat de gheață. Marinarii din Flotila Ladogăi o blestemau pentru că împiedica mișcarea vaselor. Toți așteptau cu nerăbdare momentul în care gheața se va întări și se va transforma într-un aliat, permițând crearea unei căi de transport.

Ștâkov încă nu știa că ceasurile Tihvinului sunt numărate, că acolo îl așteaptă o convocare urgentă la Comitetul regional de partid și o nouă misiune.

Vântul bă tea în rafale zguduind avionul, dar, în pofida vremii proaste, pilotul a aterizat cu bine pe aerodromul d. – campanie.

Ștâkov s-a îndreptat spre punctul de comandă al Armatei a 4-a, comandată temporar de Merețkov. Acolo se afla și K.I. Domokurova, secretar cu propaganda al Comitetului regional de partid, care venise aici să rezolve câteva probleme cu comandantul și să viziteze pozițiile înaintate pentru a discuta cu ostașii. După întâlnirea cu Merețkov, Ștâkov a plecat cu Domokurova în liniile avansate.

Contactul permanent cu ostașii, comandanții și instructorii politici în pozițiile înaintate intra în atribuțiile obișnuite ale activiștilor cu funcții de răspundere ai Comitetului regional de partid. Ca membru al Consiliului militar al Frontului, Ștâkov se afla destul de des în liniile înaintate. Era un om curajos, hotărât. Unde se crea un pericol, apărea și el. Tot atât de activ fusese și în anii '30, când s-a aflat în fruntea organizației de Comsomol din raionul Oktiabrski al Leningradului, și atunci când a devenit adjunct al secretarului comitetului de partid de la Șantierul navale iar apoi secretar al Comitetului raional Vâborg al

partidului...

Părea un om domol, liniștit și moale. Dar în activitatea pe care o desfășura manifesta multă fermitate.

Ștâkov și Domokurova au discutat cu ostașii, i-au întrebat dacă le ajung munițiile, dacă au primit haine călduroase; au mâncat cașă soldățească de la bucătăria de campanie.

Vestea despre prezența în tranșee a celor doi secretari ai Comitetului regional de partid a făcut înconjurul subunităților. Ostașii au prins curaj, au pus multe întrebări. Este adevărat că ofensiva inamicului asupra căilor de acces spre Leningrad a fost oprită?

Pe toți îi îngrijora soarta orașului de pe Neva. Cei doi secretari ai Comitetului regional de partid povesteau și răspundeau cu plăcere la întrebări. Ostașii s-au bucurat când au aflat de la Ștâkov că în acele zile, în ajutorul lor, în zona Tihvinului și Volhovului, aviatorii aduseseră de la Leningrad două divizii de infanterie și aproape o mie de marinari.

— E adevărat, tovarășe secretar, a întrebat un ostaș, că la uzina „Kirov” fac tunuri ușoare și grele?

— Perfect adevărat!

Și Domokurova văzuse cum lucrau muncitorii acolo.

— Muncitorii de-abia se mai mișcă, le spunea ea ostașilor; din cauza hranei insuficiente li se umflă mâinile și picioarele. Dar nu părăsesc strungurile. Nu degeaba se scrie și se vorbește despre Leningrad ca despre un oraș-front.

Iar când au aflat că tunurile celor de la „Kirov” sunt trimise cu avionul în ajutorul Moscovei, ostașii s-au înveselit: asta înseamnă că fasciștilor li se pregătește un „cadouaș”.

După discuția cu ostașii, Domokurova a plecat în grabă spre punctul de comandă al Armatei, iar Ștâkov a continuat să inspecteze pozițiile.

— În primele zile ale lui noiembrie m-am întors de la Borovici, unde am condus o consfătuire a secretarilor

comitetelor raionale de partid, ne povestește Klavdia Ivanovna Domokurova. Problema centrală era următoarea: cum să organizăm mai bine aducerea cărnii la Hvoinea pentru ca de aici să fie expediată pe calea aerului la Leningrad.

Aflându-mă în zona Tihvinului m-am întâlnit cu Ștâkov și împreună am mers în liniile înaintate. După aceea, m-am întors la punctul de comandă pentru a soluționa problema autocamioanelor militare cu care să-i transportăm din zona frontului pe leningrădenii evacuați. După ce am obținut acordul comandantului, mă pregăteam să plec. A sunat telefonul. Merețkov a luat receptorul: „Bună ziua, Andrei Aleksandrovici’1. Și, privind spre mine, mi-a dat de înțeles, printr-o mișcare a mâinii, că trebuie să mai rămân puțin. Am înțeles – la aparat era Jdanov. Brusc, expresia feței lui Merețkov s-a schimbat. Nu l-am văzut niciodată atât de încruntatandrei Aleksandrovici, pur și simplu nu știu ce să fac cu el. Se aruncă singur în foc. Nu-l pot opri.

Asta-i Ștâkov...”

După o pauză scurtă, Merețkov a dat din cap aprobativ: „E dar. O să-i transmit totul. Chiar astăzi Terenti Fomici va fi la Leningrad. Nu vă neliniștiți”.

...Înainte de a pleca la Leningrad, Ștâkov s-a interesat dacă Comisia Comitetului regional de partid Leningrad pentru conducerea raioanelor de nord-est a ajuns în centrul raional Efimovski. După ce s-a convins că evacuarea comisiei s-a efectuat în bune condițiuni, Ștâkov s-a îndreptat pe un drum ocolit spre cel mai apropiat aerodrom de campanie și până seara a fost la Leningrad.

Preocupat de ordonarea impresiilor de peste zi, Terenti Fomici nici n-a observat când, ocolind Ladoga, a ajuns deasupra Leningradului. Se întuneca. Nicăieri nicio lumină. Dar, prin întunericul ce pune stăpânire pe oraș, Ștâkov a distins parcul Udelninski, Ciomaia Recika, Bulevardul Kirov drept ca o săgeată, reflexele plumburii ale Nevei, deschiderile podului Liteinâi, iar puțin mai departe –

Smolnâi.

...Raportul prezentat de Ștâkov lui A.A. Jdanov, membru al Biroului Politic al C.C. Al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, secretar al C.C., prim-secretar al Comitetului regional de partid Leningrad, a fost scurt. Trupele noastre au părăsit Tihvinul. Toate speranțele se leagă de piloții aviației de transport. Altă legătură a Leningradului cu Pământul cel Mare nu mai există. Lui Ștâkov i se perinda prin fața ochilor imaginea lacului în furtună, a imensului zai.

A. A. Jdanov i-a comunicat că Comitetul regional de partid și Consiliul militar al Frontului îi ordonă să plece, în fruntea unui grup operativ, la Vologda, pentru a supraveghea întregul flux al transporturilor spre Leningrad, înainte de toate – transportul alimentelor pe calea aerului.

Ștâkov consemnează astfel acest moment: „Nu voi uita niciodată ziua când m-a chemat Jdanov și m-a întrebat: «Vrei să mai adăugăm ceva la rația săracă de pâine a leningrădeanului? Poți garanta că alimentele vor sosi continuu? «

I-am răspuns că pot, pentru că știu că întregul popor ajută Leningradul. Fluxul de alimente și materiale spre Leningrad va crește”. A încă din primele zile ale șederii la Vologda, Ștâkov și j grupul operativ au organizat fluxul principal de alimente 3 pe Calea ferată de nord, în stațiile Zaborie și Podborovie j din raionul Efimovski. De ce tocmai pe aici? În articolul l, Țara era cu Leningradul”, publicat în „Vecerni Lenin l grad” din 23 ianuarie 1964, el dădea următorul răspuns la această întrebare: „La început, de la stațiile Zaborie și Podborovie din raionul Efimovski toate alimentele și combustibilul erau transportate de avioanele conduse de neîni fricații piloți ai Flotei aeriene civile”.

În acele zile, escadrilele lui V. Pușcinski și K. Buharov din Grupul de aviație-Moscova, staționate la Hvoinea și: Kușavera, zburau până la aerodromul din Podborovie. Acolo erau încărcate cu alimente, pe care le transportau mai departe, la Leningrad.

Transportul alimentelor pe calea aerului. Acest gând nu-l părăsea nicio clipă pe Ștâkov. Personal îi instruia pe membrii Comisiei Comitetului regional de partid, insisj tând asupra responsabilităților lor privind transportul alimentelor pe calea aerului la Leningrad.

Cele 27 de raioane de nord-est, de care Leningradul era acum izolat, deveniseră cei mai apropiați furnizori de alimente ai orașului de pe Neva. Și dacă la Vologda, unde î fusese detașat T.F. Ștâkov, se realiza un obiectiv de ordin: strategic și anume asigurarea unui flux continuu al trans1 porturilor din zone îndepărtate ale țării, sarcina Comisiei speciale a Comitetului regional consta în a oi'ganiza, din j resurse locale, aprovizionarea cu alimente a orașului.

COMISIA COMITETULUI REGIONAL ÎN ACȚIUNE

Comisia Comitetului regional de partid Leningrad pentru conducerea raioanelor de nord-est, ca organ de partid și de stat extraordinar (cu drepturile biroului Comitetului regional), a fost creată la 8 septembrie 1941, în ziua închiderii cercului blocadei. Comisia era condusă de G.G. Vorotov, secretar al Comitetului regional al Partidului Comunist (bolșevic) al Uniunii Sovietice.

În perioada octombrie-decembrie principala preocupare a Comisiei Comitetului regional a constituit-o asigurarea continuității transportului de alimente și materiale pe calea aerului la Leningrad.

Tihvin, 9 octombrie. În cabinetul lui Vorotov sună telefonul.

— Bună dimineața. La telefon Sergheev, președintele Comitetului executiv raional Hvoinaia.

— Te-am recunoscut... Bună dimineața. Ce s-a întâmplat?

— Tovarășe Vorotov, aviatorii fac gălăgie. Cer cu insistență să lungim cât mai repede pista... E cam scurtă...

— Și cine te împiedică s-o faci, Sergheev? De ce nu te descurci?

— Ne trebuie nisip, piatră și cărămidă spartă. Dar nu ne dau. Spun că din ordinul dumneavoastră toate astea se

folosesc la construirea ramificației Ciagoda-Koboja.

— E adevărat. Voi da dispoziție. Veți primi tot ce aveți nevoie.

— Grigori Grigorievici, lângă mine se află căpitanul Pușcinski, comandantul escadrilei. Dorește să vă spună ceva...

— Grigori Grigorievici, nu merge treaba. Am aruncat tot ce era de prisos la bord și acum putem lua nu 1 800 de kilograme, ci cel puțin 2 000 de kilograme. Dar aici nu sunt suficiente alimente. Avioanele nu sunt încărcate la capacitatea maximă, nu sunt folosite toate aparatele.

— Am înțeles. Tovarășe Pușcinski te rog să transmiți tovarășilor tăi că vom lua imediat măsuri. Vom spori cantitatea de alimente aduse la Hvoinaia. Vă urez succes...

În curtea Comitetului raional de partid a oprit un automobil de teren. Vorotov a plecat la cariera de nisip. Pe drum a trecut în revistă evenimentele din ultimele zile... Brusc și-a amintit că exact acum o lună, cam pe vremea asta, era pe aeroportul Komendantski. De acolo a zburat la Tihvin în calitate de președinte al Comisiei Comitetului regional.

— În dimineața lui 8 septembrie, își amintește G. G. Vorotov, mă afluam la Smolnâi. Tocmai terminam o informare despre stadiul lucrărilor de apărare, când am aflat că a fost ocupat Schlisselburgul.

Mă gândeam la consecințele acestui eveniment pentru orașul nostru, când a sunat A. A. Jdanov și m-a chemat la el.

— 27 de raioane au fost rupte de noi, mi-a spus el tulburat. Trebuie să asigurăm imediat conducerea lor. Peste două ore vom avea o ședință de birou. Te vom însărcina să conduci o comisie a Comitetului regional.

La ședință Jdanov arăta obosit. Pungile de sub ochi trădau multe nopți nedormite.

Andrei Aleksandrovici a concluzionat: orașul este încercuit. Pe primul plan trece acum aprovizionarea

populației și a trupelor. Până când se va organiza o aprovizionare pe plan central a Leningradului cu tot ceea ce este necesar vieții și apărării, principalii furnizori de alimente trebuie să fie raioanele de nord-est.

Andrei Aleksandrovici a citit proiectul de hotărâre cu privire la crearea comisiei, alcătuită din reprezentanți ai Comitetului regional al P.C. (b) a Uniunii Sovietice, ai Comitetului executiv al Sovietului regional, ai Secției agricole regionale, ai Comitetului regional al Comsomolului și primul secretar al Comitetului raional de partid Tihvin.

La ședința de birou am primit ultimele indicații.

...În dimineața zilei de 9 septembrie, Comisia Comitetului regional a plecat la Tihvin cu un PS-84. În avion, generalul A. A. Novikov, comandantul Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, care zbura împreună cu noi, ne-a spus că eram primii pasageri ai noului traseu aerian din Leningradul asediat spre Pământul cel Mare.

Nu știam atunci că acest traseu va fi un timp obiectul preocupărilor prioritare, al neliniștilor și emoțiilor noastre.

Cercul obligațiilor de serviciu ale membrilor comisiei era larg. Până atunci, ca secretar al Comitetului regional de partid, G. G. Vorotov se ocupa de industrie și construcții; M. A. Tairov, de profesie agronom, conducea Secția agricolă a Comitetului executiv regional; K. D. Belokurova, fostă învățătoare, era secretar al Comitetului executiv regional, iar V. G. Kostina – secretar al Comitetului regional al Comsomolului, M. I. Podgorski – prim-secretar al Comitetului raional de partid Tihvin...

Acum, toți acești oameni, în afara vechilor lor obligații de care nu-i absolvise nimeni, trebuiau să soluționeze multe alte probleme complicate.

Comisia urma să supravegheze aprovizionarea Leningradului cu alimente, construirea aerodromurilor de campanie (în primul rând a locurilor de staționare a navelor de transport și a avioanelor de vânătoare de însoțire), lucrările de apărare, activitatea punctelor de distribuire a

hranei și de cazare a leningrădeniilor evacuați pe Pământul cel Mare, amplasarea spitalelor evacuate.

De obicei, ziua erau pe teren. Mergeau mult pe jos. Membrii comisiei își amintesc că distanța de 20—30 de kilometri parcurși în fiecare zi nu era considerată o distanță prea mare, deși îi dureau tare picioarele după aceste deplasări. „Urgent” - acest cuvânt se repeta obsedant. Totul cerea soluții imediate. Urgent trebuiau completate câteva detașamente de partizani, urgent trebuiau recrutate grupe de radiotelegrafiste, mobilizați oameni care să asigure transporturile la Hvoinaia. Supravegheau construirea drumurilor, a căilor de acces spre aerodrom, aducerea alimentelor și materialelor la avioane. În pofida acestui uriaș volum de muncă, membrii comisiei lucrau organizat și operativ. Toate problemele erau rezolvate în colectiv. Pentru somn și odihnă rămânea extrem de puțină vreme.

— Timpul a șters din memorie amănunțele privind ședințele din octombrie '41, povestește V. G. Kostina. Dar îmi amintesc bine atmosfera generală: nici urmă de dezorientare, o disponibilitate permanentă pentru îndeplinirea sarcinilor trasate de Comitetul regional.

Urmăream tenace încărcarea la maximum a avioanelor. Indicația Comitetului regional de a nu permite expedierea nici unui avion încărcat sub normă era îndeplinită cu sfințenie.

Când scriu aceste rânduri, în memoii'ie îmi revine următoarea imagine: fete și băieți de școală păzind cu o vigilență exemplară pe aerodrom grămezile de carne, de saci și lăzi cu alimente. Frigul te pătrundea până la oase. Dar, după ce se încălzeau puțin, ei încărcau aceste alimente în avioane, iar apoi curățau pista de zăpadă. Eram pur și simplu uluiți de unde au acești copii atâta putere! Nimeni nu se plângea, nimeni nu cârtea. Îmi amintesc cu un sentiment de recunoștință de colhoznici, de întreaga populație a raioanelor răsăritene, al căror ajutor dat țării,

Leningradului în acele zile era realmente vital.

Pe noi, membrii comisiei, ne lega o trainică prietenie. Foarte frecvent lucram cu Klavdia Ivanovna Domokurova, o femeie cu un caracter de fier, dar de o bunătate fără margini, un om plin de solitudine, gata să ajute pe oricine la nevoie. Mi-l amintesc bine pe Terenti Fomici Ștâkov. Dădea indicații clare, precise, concrete. După venirea lui la Tihvin și apoi la Efimovski activitatea comisiei a devenit mai eficace. Mihail Alekseevici Tairov, Grigori Grigorievici Vorotov, Nikolai Vasilievici Minkin și ceilalți colegi erau oameni minunați. Fermi, principiali și clarvăzători.

Am învățat mult de la ei. Îi invidiam pentru priceperea organizatorică, pentru talentul lor de a-i convinge pe oameni. Ei mi-au fost adevărați dascăli.

La 12 octombrie, târziu în noapte, la indicația lui A.A. Jdanov, comisia a analizat stadiul amenajării pistelor de aterizare pentru aparatele de transport ale Grupului de aviație-Moscova și ale Grupului nordic special.

Mihail Alekseevici Tairov a raportat că aerodromul de la Hvoinaia este pregătit pentru iarnă. Pista a fost mărită cu 150 de metri, ceea ce permitea sporirea încărcăturii fiecărui avion cu 50—70 kilograme de alimente. Au fost reparate depozitele de materiale și cel de benzină. S-au amenajat încăperi unde tehnicienii, șoferii, muncitorii, brigăzile de încărcători se puteau încălzi. Locurile de staționare a avioanelor au fost special pregătite pentru aceste aparate mari.

Mihail Alekseevici a relatat amănunțit despre toate lucrările de pe aerodromul Hvoinaia; războiul îl transformase într-o bază aeriană de pe care trebuiau să-și ia zborul avioanele cu alimente pentru Leningrad.

În acea zi de octombrie, el a găsit-o la Zverev, secretarul Comitetului raional de partid Hvoinaia, pe K. I. Domokurova. Mihail Alekseevici le-a spus că merge la aerodrom să rezolve o treabă urgentă și totodată să vadă cum decolează PS-84 în grupe de câte trei. Klavdia Ivanovna l-a rugat s-o ia

cu el.

Când au ajuns pe aerodromul înconjurat de o pădure de pini, la locurile de staționare motoarele avioanelor făceau un zgomot asurzitor. Elicele stârneau nori de pulbere de nea. La intervale mici, PS-84 rula spre start. La un semnal au decolat una după alta patru patrulare a câte trei aparate. Era un spectacol de neuitat. Domokurova și Tairov priveau cerul. După ce au luat înălțimea necesară, avioanele au alcătuit formația și s-au îndreptat spre Leningrad.

Klavdia Ivanovna intenționase să rămână la aeroport un ceas-două, dar a petrecut aici aproape toată ziua. Împreună cu un grup de eleve din clasele mari a nivelat pista. Nu putea sta deoparte. Crescuse într-o familie de truditori ai satului și îi plăcea munca fizică.

De altminteri, ea lucrează și astăzi, deși a depășit de mult vârstă când alții trec la odihna binemeritată, cum se spune, când poți să mai lenevești în pat un ceas, când poți trăi fără griji și emoții.

20 octombrie. Ca de obicei, dis-de-diminează la Tihvin sună telefonul secret. Este Leningradul. Răspunde Valentina Kostina. A recunoscut imediat vocea lui Ștâkov. Terenti Fomici întreabă dacă membrii comisiei cunosc prognoza meteorologică: pe Ladoga se anunță o serie de furtuni. Kostina îi răspunde afirmativ.

Sesizând neliniștea din glasul secretarului Comitetului regional de partid, ea îi raportează că pe aerodrom s-a adus o cantitate suficientă de carne și că aviatorii au decis să sporească numărul curselor. Știu de furtună.

Situația Leningradului se înrăutățea continuu. Sarcinile Comisiei Comitetului regional, care până acum își concentrase atenția asupra supravegherii transportării pe calea aerului a alimentelor în orașul asediat, s-au înmulțit considerabil. Comisia și-a creat secții: organizatorică și de propagandă, pentru industrie și transporturi, agricolă, de cadre și de partizani. Conform unei hotărâri adoptate de Comisie la 20 octombrie 1941, conducerea primelor două a

fost încredințată Klavdiei Domokurova și lui Nikolai Minkin. Ambii cunoșteau foarte bine zona, activul de partid și de stat. Înainte de război, Klavdia Ivanovna predase istoria la cursurile C.C. Al partidului. Mulți dintre secretarii comitetelor raionale îi fuseseră cursanți. Acum, acest fapt ușura contactele, le făcea mai sigure.

Curând după discuția Valentinei Kostina cu Ștâkov, membrii Comisiei s-au împrăștiat. Tairov a plecat la Tihvin. A trecut pe la punctul de distribuire a hranei pentru leningrădenii evacuați, unde l-a întâlnit pe Minkin, secretar al Comitetului regional, care sosise de la Leningrad cu prima cursă.

— Unde este Klavdia Ivanovna? — a întrebat Tairov. Și ea trebuia să se întoarcă astăzi.

— A venit, dar de la aerodrom a plecat la Hvoinaia.

...Magazia înaltă din lemn, unde s-au întâlnit Tairov și Minkin, fusese amenajată ca punct de distribuire a hranei. În încăperea a intrat un grup de vreo 20 de muncitori care sosiseră de la Leningrad cu Minkin. Unii aveau câte un geamantanaș în mână, alții – un rucsac mic pe spate. Îngândurați și rebegiți, și-au lăsat modestele bagaje lângă perete și s-au așezat la masă. Încins până la roșu, godinul iradia o căldură plăcută, care se combina cu mirosul îmbietor al supei de bulion, turnată de bucătari în străchini.

În acele clipe, muncitorii se gândeau cu durere în suflet la cei dragi rămași în orașul înghețat și înfometat.

Minkin și Tairov au căutat-o pe șefa punctului – o femeie scundă într-o scurtă vătuită – și au întrebat-o câta pâine primește un om pe zi.

— Trei sute de grame.

Tairov a scos din geantă blocnotesul și a notat pe ciorna unui proiect de hotărâre a Comisiei cu privire la activitatea punctelor de distribuire a hranei și de cazare a leningrădenilor evacuați cu avionul: „Câte 400 de grame pe zi de persoană”. Iar după fraza „o porție de mâncare caldă” a adăugat „de două ori pe zi”. Propunerea lui Tairov privind

mărirea rației de pâine și de mâncare caldă a leningrădenilor la punctele pentru evacuați a fost aprobată în aceeași zi.

Ziua de muncă a membrilor comisiei s-a încheiat, ca de obicei, după miezul nopții.

27 octombrie. În sfârșit pe Ladoga a încetat furtuna. Provocase multe necazuri. În afara faptului că navigația a fost întreruptă și că aviatorii au trebuit să-și dubleze eforturile, în timpul furtunii, nu departe de Volhov, s-a prăbușit în apă singura macara cu care se efectuau lucrări de încărcare-descărcare.

Vorotov a lăsat totul de o parte și a plecat imediat la Volhov. Fiind un experimentat inginer, el și-a dat seama într-o clipă de consecințele situației create și a ajutat la scoaterea din apă și la repararea macaralei.

Discuția cu marinarii de pe Ladoga l-a convins definitiv pe președintele comisiei că navigația pe lac este compromisă și că aviația devine principala modalitate de comunicare cu Leningradul. De aceea, după întoarcerea la Tihvin, a convocat o ședință a comisiei cu următoarea ordine de zi: „Transportarea la Leningrad pe calea aerului a cărnii, untului și laptelui condensat”. În spatele fiecărui cuvânt al acestui document laconic semnat de G. G. Vorotov se aflau numeroase nopți albe și pline de tensiune, susținuta activitate organizatorică a membrilor comisiei, neconsemnate în niciun act oficial.

Ca întotdeauna, situația de la fața locului fusese bine studiată. La ședință, Vorotov a citit un proiect de hotărâre în care, printre altele, se spunea: comisia obligă Comitetul raional de partid și Comitetul executiv Hvoinaia să încarce în avioanele ce zburau la Leningrad numai carne și alte alimente cu valoare calorică ridicată. Hotărârea cerea conducătorilor raionului ca, în pofida drumurilor desfundate, a penuriei de autocamioane, de mijloace cu tracțiune animală, a lipsei de bărbați sănătoși și puternici, să organizeze transportarea la timp a alimentelor la

aerodromuri. Membrii comisiei se pregăteau să plece, când Vorotov, recitind hotărârea, a propus să se mai adauge următoarea frază: „Este interzisă cu desăvârșire plecarea avioanelor la Leningrad sub norma de încărcare”. Toți s-au declarat de acord cu această precizare.

6 noiembrie. În noaptea de 5 spre 6 noiembrie, la Tihvin s-au auzit tunetul artileriei și vuietul bombardierelor. Într-o cameră mică din clădirea Comitetului raional de

- partid, unde se afla biroul lui Vorotov, președintele comisiei, a ars toată noaptea o veche lampă cu petrol.

Spre miezul nopții s-au strâns aici toți membrii comisiei. Tairov a scos un bidon militar.

— Permiteți, Grigori Grigorievici, câte o gură de spirt în cinstea apropiatei sărbători?

— Câte o gură, da, a aprobat Vorotov.

Au băut câte o gură de spirt. Tăceau. Inima le era grea. Situația de pe frontul de lângă Tihvin devenea dramatică. S-a ordonat ca în dimineața de 7 noiembrie toată lumea să fie la sediu. Grigori Grigorievici pregătise pentru Leningrad rapoartele pentru zilele de 4 și 5 noiembrie cu privire la expedierea produselor lactate și din carne pe calea aerului. Apoi a precizat cu ce se va ocupa fiecare în zilele următoare.

Treabă era până peste cap. Fiecare acțiune, fiecare hotărâre a comisiei însemna legături trainice cu activul, cu populația, o muncă organizatorică în aparență puțin importantă. Fusesse intensificată activitatea ziarelor raionale, în stațiunile de tractoare și mașini agricole, în colhozuri și gospodării de stat fuseseră amenajate vitrine pentru afișarea ziarelor, se refăcuse rețeaua de radioficare, iar în unele raioane se reluaseră emisiunile de radio locale. În întreprinderi și gospodării de stat se instalaseră panouri ale întrecerii, iar pe alocuri – panouri cu eroii de pe front. Se reactivase propaganda prin conferințe. Lectorii Comitetului regional, activiștii comitetelor raionale de partid și ai comitetelor executive raionale țineau conferințe, prezentau

referate. Principalele teme erau: apărarea eroică a Leningradului, sprijinul dat de populația locală orașului asediat. De mare popularitate se bucurau conferințele despre faptele de eroism ale marinarilor din Flotila Ladogăi și ale celor din Compania de navigație nord-vestică, despre curajul aviatorilor de pe navele de transport care aduceau din raioanele răsăritene alimente pentru leningrădeni și ostași.

Eforturi continue reclama realizarea unor acțiuni cotidiene absolut necesare frontului: pregătirea cadrelor de mecanizatori, adunarea din raioanele de nord a pieilor brute și a lânii, construirea unui drum ocolit spre Ladoga, expedierea la destinație a muncitorilor și specialiștilor de la întreprinderile leningrădene evacuați pe calea aerului, internarea răniților, instruirea recruților. Și toată această activitate vastă a comisiei, a comitetelor raionale de partid, comitetelor executive raionale nu era nicăieri consemnată. Doar în zecile de procese verbale ale diferitelor ședințe, adunări și seminarii se înșirau sarcinile realizate.

...În dimineața de 7 noiembrie a telefonat Jdanov. L-a rugat pe Vorotov să transmită felicitări membrilor comisiei cu prilejul aniversării Marelui Octombrie și, apoi, a transmis următoarea dispoziție:

— Rămâneți toți pe loc... Pregătiți-vă să plecați la Efimovski.

O HALTĂ LA EFIMOVSKI

La câteva zile după ce trupele noastre au părăsit Tihvinul, din însărcinarea Biroului Comitetului regional Leningrad al P.C, (b) al Uniunii Sovietice, T.F. Ștâkov, secretar al Comitetului regional, a plecat la Efimovski, unde a condus o ședință a Comisiei Comitetului regional de partid. S-a discutat o singură problemă - în următoarele două săp-

tămâni (până la aducerea alimentelor pentru Leningrad la stația Podborovie pe Calea ferată de nord) să se facă tot

posibilul ca avioanele de transport să zboare la Leningrad cu încărcătură maximă.

Târziu, într-o seară de noiembrie '41, Ștâkov a sosit în centrul raional Efimovski – o așezare modestă în apropierea hotarului cu regiunea Vologda. Un automobil de teren, purtând semnele vădite ale unei zile întregi petrecute pe drumuri desfundate și pe un viscol năpraznic, a oprit în fața sediului Comitetului raional.

Ștâkov a coborât din mașină și a rămas încremenit: acolo unde până nu de mult se afla o casă cu etaj acum fumega un morman de ruine. În picioare rămăsese doar o parte din clădire, cu găuri întunecate în loc de terestre. Or mai fi în viață cei ce lucrau aici? Terenti Fomici știa că, după ce au ocupat Tihvinul, fasciștii au bombardat metodic, de trei ori în 24 de ore, căile de acces spre acest oraș. Bombardau și Efimovski. El spera ca, tocmai datorită caracterului metodic al bombardamentelor, tovarășii să fi reușit să se refugieze la timp într-un loc sigur. Presupunerea i-a fost confirmată.

Ștâkov i-a găsit pe membrii comisiei la marginea așezării, într-o căsuță scundă de bârne, în care funcționa dispensarul veterinar. Ei se strânseseră în cea mai încăpătoare cameră. La lumina palidă a unei lămpi cu petrol se desfășura o discuție animată. Pe masă se aflau harta regiunii, hârtii. Deși în sobă ardea focul, în cameră era frig. Toți stăteau cu șubele pe ei. Ștâkov a salutat din prag, și-a scos căciuda caucasiană și scurta, și-a potrivit tocul revolverului și și-a plimbat palma pe cap pentru a-și netezi părul. S-a așezat lângă sobă și a întins mâinile înghețate spre foc, spunând:

— După atâta drum ar fi bun un ceai.

Pe față îi jucau reflexele focului. Nu se grăbea să le spună de ce venise pe neașteptate la Efimovski.

Lui Ștâkov i-a plăcut faptul că nici mutările dese și dificile dintr-un loc în altul și nici bombardamentele nu zdruncinaseră calmul membrilor comisiei. Și-a amintit că în ziua plecării din Tihvin, alături de casa în care locuia K. I. Domokurova explodase o bombă. Klavdia Ivanovna scăpase

ca prin minune. Dar pe fața ei Terenti Fomici nu citise nici panică, nici spaimă. Ștâkov știa că, atât înainte, la Tihvin, unde membrii comisiei lucraseră două luni, cât și aici la Efimovski, unde îi căutase în toiul nopții, aceștia lucrau în condiții grele, fără să se cruțe. Zi și noapte bat drumurile frontului, îi surprind bombardamentele, dar nu sunt deprimați, nu se plâng; se comportă ca adevărați comuniști, leningrădeni.

Ștâkov a ascultat în tăcere, fără să întrerupă deloc, informarea prezentată de Vorotov. A început să vorbească încet – vești din Leningrad, direct de la sursă. Toți ascultau emoționați: era doar vorba despre orașul lor drag. S-au bucurat mult – Comitetul de Stat al Apărării a dispus să se afecteze încă 24 avioane pentru transportul alimentelor la Leningrad. O parte din ele vor zbura pe ruta cea mai scurtă: Novaia Ladoga—Leningrad. Celelalte de la baza principală de la Hvoinaia.

— Așa că în zilele următoare așteptați la Hvoinaia aceste avioane. Întrucât avioanele de transport sunt insuficiente, a adăugat Ștâkov, în ajutorul Leningradului a fost trimis și un regiment de bombardiere grele TB-3. De vor zbura de pe aerodromuri din regiunea Vologda. Un asemenea aparat poate transporta într-o cursă trei-patru tone de alimente. Acum, zilnic, pe calea aerului se vor putea transporta la Leningrad cel puțin 200 de tone de alimente. Așa a hotărât Comitetul de Stat al Apărării.

Terenti Fomici a scos din buzunarul tunicii o hârtie împăturită în patru, a desfăcut-o și a citit cu voce tare:

— " 135 tone de cașă și supe concentrate, 20 tone de salam și carne de porc afumată, 10 tone de lapte praf și praf de ouă, 15 tone de unt, 20 tone de slănină și grăsime combinată. Total 200 tone".

— Hotărârea este semnată de Stalin. Această cantitate reprezintă sarcina maximă a aviatorilor în 24 de ore.

— Așa vasăzică, a intervenit Vorotov. Deocamdată, Terenti Fomici, aviatorii transportă zilnic de la Hvoinaia

doar 70—80, cel mult 100 de tone.

— Înainte de venirea dumneavoastră, a spus Tairov, sculându-se în picioare, noi tocmai vorbeam despre expedierea la Leningrad pe calea aerului a unor cantități de carne, unt, brânză, lapte condensat...

Cu o mână ce trăda o mare concentrare, Ștâkov asculta, nu întrerupea pe nimeni.

— Raioanele nu reușesc să transporte carnea la aerodromuri, a oftat cu amărăciune Valentina Kostina.

— Și ca un făcut, a intervenit Domokurova, drumurile sunt desfundate: ba ger, ba zloată... Mașinile capotează.

Vorotov i-a prezentat lui Ștâkov hotărârea de a nu mai permite plecarea avioanelor la Leningrad sub norma de încărcare. Comisia obliga comitetele de partid și comitetele executive raionale Pestovo, Liubâtinsk, Moșenski, Borovici și Opecensko să transporte în prima decadă a lunii noiembrie la aerodromuri întreaga rezervă de produse din carne și de lactate.

— Va fi nevoie de o săptămână, poate de două, i-a prevenit Știkov, pentru a pune la punct aprovizionarea continuă a Leningradului pe calea aerului prin Vologda. Numai pe calea aerului. Alte căi nu avem. Fiecare zi, fiecare oră contează. În oraș mor oameni, cu miile. Toată speranța e acum în aviatori, în avioane, în toți cei ce răspund de transportul aerian. Și în colhoznici...

Ultimele cuvinte - „și în colhoznici” - te obligau să înțelegi într-un anume fel situația. Firește, colhoznicii aveau rezervele lor de alimente. În fiecare gospodărie țărănească găseai o vacă, oi, porci... Și dacă se va discuta cu tact și convingător cu oamenii, a spus Ștâkov, sunt convins că ei vor reacționa. În aceste zile grele, toți cetățenii sovietici își manifestă din plin sentimentele de patriotism și responsabilitate față de destinele Patriei.

S-a așternut tăcerea. Lemnele pârau în sobă.

Apoi Tairov a început să citească două rapoarte zilnice din noiembrie despre cantitățile de carne expediate la

Leningrad pe calea aerului, atrăgându-i atenția lui Ștâkov asupra unui fapt semnificativ:

— Dacă la 4 noiembrie avioanele au transportat 88,8 tone de alimente (din care 60 tone de carne), a doua zi cantitatea s-a micșorat aproape la jumătate și a reprezentat doar 46,9 tone. Aici e și vina noastră.

— Dar toate vitele evacuate sunt în afara regiunii, a intervenit Vorotov.

— Așa e, a răspuns Tairov. Și totuși colhoznicii puteau da mult mai multă carne... Nu degeaba vorbim de colhoznici, ei pot ajuta în mare măsură Leningradul.

Ștâkov a dat din cap aprobativ.

— Desigur, oamenilor le vine greu să dea din casă, a spus el. Toți au familie, copii. Trebuie să le explicăm colhoznicilor în ce situație deosebit de grea se află Leningradul, că oamenii mor de foame. Sunt convins că activul se va achita de această sarcină. În aceste zile trebuie să mergem în fiecare sat, în fiecare cătun, să explicăm, să apelăm la oameni, să-i rugăm să contribuie la fondul de ajutorare a Leningradului cu alimente din gospodăria lor. Dacă vom reuși să organizăm așa cum trebuie colectarea de alimente de la populație, aviatorii se vor putea menține o săptămână-două la nivelul normelor de transport stabilite de Comitetul de Stat al Apărării. Și v-am spus, țara nu va abandona Leningradul.

Fiecare realiza cât de complicată era situația. Fiecare se gândea în acele clipe la soarta Leningradului, la felul în care va putea supraviețui acestor două săptămâni deosebit de grele. Și mai departe? Tihvinul era ocupat de germani. Cum să aduci acum alimentele până la malul estic al Ladogăi?

— Grigori Grigorievici, am pentru dumneata o noutate, i s-a adresat Ștâkov lui Vorotov pe un ton cald, confidențial. Consiliul militar al Frontului Leningradului și Comitetul regional te transferă temporar din Efimovski. Rămânând în continuare președintele Comisiei Comitetului regional, cu începere de mâine vei fi și comisar al unui drum de 300 de

kilometri pentru autovehicule, deocamdată inexistent, de la Ladoga la stația Zaborie, care va ocoli Tihvinul.

Acest drum va trece printr-o zonă accidentată, fără prea multe așezări. Zăpada și cotele de nivel mari vor îngreuna munca. Dar altă soluție nu există.

Vorotov a primit calm noua sarcină.

— Dumneata, Grigori Grigorievici ești cel mai mare specialist al nostru în construcția de drumuri. Imi amintesc cât de bine te-ai descurcat cu construirea drumurilor de pământ din zona de frontieră înainte de campania finlandeză. Poți conta și acum pe sprijinul nostru. Voi fi sincer: eu te-am propus. /

Membrii comisiei au aflat că, înainte de a pleca la Efimovski, și în activitatea lui Știkov se petrecuse o schimbare. Au aflat și de ce se duce el la Vologda. Ultima noutate Terenti Fomici a lăsat-o pentru sfârșitul discuției.

— În noaptea aceea, povestește M.A. Tairov, la sfârșitul consfăturii noastre, Ștâkov mi-a înmănat o telegramă cifrată de la Andrei Aleksandrovici Jdanov. Mi se ordona ca, menținându-mi calitatea de membru al Comisiei Comitetului regional pentru conducerea raioanelor de nord-est, să plec imediat la Hvoineaia. Acolo urma să îndeplinesc funcția de împuternicit al Consiliului militar al

Frontului Leningradului pentru transporturile aeriene. „O dată pe săptămână vei zbura la Leningrad și vei prezenta un raport lui Andrei Aleksandrovici Jdanov”, mi-a spus Ștâkov.

Și, parcă pentru a-mi atrage atenția să preiau imediat această sarcină, a sunat telefonul. Erau cei de la Hvoineaia. Mesajul era alarmant: se întrerupsese fluxul alimentelor pe calea ferată. Aducerea lor din raioane diminuase și ea mult. Avioanele plecau în cursă cu o încărcătură redusă.

Așa a început noua mea misiune de luptă.

În aceeași noapte de noiembrie, după ce și-a luat în mare grabă strictul necesar din camera în care era cazat, M.A. Tairov s-a urcat în mașină și a plecat.

O oră mai târziu, Ștâkov și Vorotov au plecat de la Efimovski la Zaborie. De acolo pornea viitorul drum ocolit spre Ladoga... Până la sosirea lui Ștâkov la Vologda rămăseseră doar câteva zile.

CAIETUL CU COPERȚI DE MUȘAMA

„La 25 noiembrie 1941 am sosit la Vologda”. Această însemnare din blocnotesul de lucru al lui Ștâkov consemna ziua în care trecuse la îndeplinirea sarcinii trasate de Comitetul regional de partid Leningrad și de Consiliul militar al frontului și anume – asigurarea transportului alimentelor la lacul Ladoga, la aerodromurile podului aerian.

Acest vechi oraș rus, așezat pe malul râului Suhona, devenise în acele zile un centru de aprovizionare a Leningradului asediat și a trupelor de pe Frontul Leningradului. Aici, la Vologda, se aflau depozitele de alimente. Aici, de la începutul blocadei Leningradului, soseau zi și noapte din toate colțurile țării garnituri de trenuri cu alimente, muniții și materiale.

Dar să ne întoarcem la Efimovski, unde, la câteva zile de la ocuparea Tihvinului de către fasciști, T.F. Ștâkov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad a ținut un instructaj cu Comisia Comitetului regional pentru conducerea raioanelor de nord-est ale regiunii Leningrad.

La consfătuire, Terenti Fomici a spus: „Va fi nevoie de o săptămână, poate de două, pentru a pune la punct aprovizionarea continuă a Leningradului pe calea aerului. Mai departe va ajuta Vologda”. Ce avea în vedere secretarul Comitetului regional atunci când se referea la Vologda, ce le sugera el membrilor comisiei?

Incontestabil, cele 27 de raioane de nord-est rupte de Leningrad continuau să rămână cea mai apropiată bază de aprovizionare cu alimente. În acel moment critic pentru Leningrad, când în noiembrie '41 s-a întrerupt transportul pe Calea ferată de nord, organizarea fluxului de alimente din resurse locale, inclusiv din rezervele gospodăriilor populației acestor raioane, spre aerodromurile podului

aerian avea o importanță capitală.

Referirea la Vologda însemna că acest oraș devenea principalul centru strategic de aprovizionare a Leningradului. De aici pornea spre Leningrad principalul flux de încărcături. Tot de aici erau trimise spre bazele de spate ale Frontului Leningradului, la Podborovie și Zaborie, în special alimente, care, apoi, erau transportate pe calea aerului la Leningrad.

Amintim că de la Zaborie pornea drumul de autovehicule spre Ladoga. Legătura pe calea ferată dintre Tihvin și malul estic al Ladogăi a fost refăcută numai după eliberarea acestui oraș.

Tocmai pentru a rezolva problema aprovizionării cu alimente a Leningradului (de care depindea și activitatea neîntrerupă a podului aerian) a fost trimis la Vologda T.F. Ștâkov, în calitate de împuternicit al Comitetului de Stat al Apărării.

La scurt timp după aceea, Consiliul militar al Frontului Leningradului a trimis la nodurile de cale ferată din marile centre regionale ale țării un grup operativ, alcătuit din 150 de activiști de partid, de stat și din economie. Activitatea specialiștilor leningrâdeni era îndrumată și coordonată de T.F. Ștâkov.

Fiecare membru al grupului avea un mandat în care se arăta că organele locale sunt obligate să-i acorde tot concursul la încărcarea și expedierea alimentelor și a altor materiale destinate Leningradului și trupelor de pe acest front.

Aceste mandate purtau semnătura lui A. A. Jdanov, secretar al C.C. Al P.C. (b) al Uniunii Sovietice și membru al Consiliului militar al Frontului Leningradului.

Cum era organizată expedierea alimentelor de la Vologda la aerodromurile pe care își aveau bazele cărașii aerului în momentul în care legătura, aeriană de transport cu Leningradul atinsese punctul ei culminant?

La Leningrad trăiește și muncește Roman Markovici

Sorokin, care, împreună cu Ștâkov, a sosit la Vologda la 25 noiembrie. Era ajutorul lui Terenti Fomici.

Sorokin trebuia să cunoască până în cele mai mici amănunte situația existentă la nodul de cale ferată Vologda, unde soseau zi și nopțe, din toate colțurile țării, trenuri cu alimente, combustibil și muniții pentru Leningrad. Ajutorul lui Ștâkov era în permanentă legătură cu Comisariatul poporului pentru căile de comunicații, ținea evidența încărcăturilor aduse aici pe Calea ferată de nord, știa unde se află cutare sau cutare tren, nota pe zile și ore transportul alimentelor și materialelor ce urmau să fie trimise la Leningrad pe calea aerului.

La sfârșitul lui noiembrie 1941, podul aerian funcționa din plin. În 24 de ore, aerodromurile din Leningrad primeau și expediau spre Pământul cel Mare circa 120 de avioane.

Memoria omului este ciudată. R.M. Sorokin își amintește în detaliu cum era organizat fluxul de mărfuri spre Ladoga. Dar despre felul în care o parte din ele erau dirijate de la Vologda spre Podborovie pentru a fi expediate pe podul aerian, inițial, el a povestit foarte puțin – cu timpul amănunțele s-au șters din memorie.

Dar, brusc, Roman Markovici și-a amintit de un caiet – un caiet obișnuit, cu coperti de mușama. În el își notase tot ce se întreprindea pentru sporirea capacității podului aerian, astfel ca Leningradul să poată primi zilnic cel puțin 200 tone de alimente cu valoare calorică ridicată.

Caietul cu coperti de mușama. Începând de la 25 noiembrie 1941, toate însemnările din el conțin cuvintele: „carne”, „unt”, „afumături”, „ciocolată”, „lapte condensat”... Asemenea unei chei fermecate, caietul despre care și-a amintit Sorokin a descuiat depozitul memoriei. Și Sorokin a început să-și amintească evenimente, fapte, amănunte, cifre.

25 noiembrie. Sfârșitul unei zile obișnuite de muncă. Sorokin putea acum să se așeze la masa de lucru din camera căminului Comitetului regional de partid Vologda. A

deschis caietul cu coperti de mușama și a făcut prima însemnare despre expedierea – din ordinul lui A. I. Mikoian, membru al Biroului Politic al C.C. Al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, vicepreședinte al Consiliului Comisarilor Poporului al U.R.S.S. – câtorva vagoane cu unt, afumături, lapte praf, praf de ouă la Cerepoveț și Podborovie.

A doua zi, de pe aerodromul din Podborovie și-a luat zborul o caravană de PS-84 încărcată cu alimente și, însoțită de aparate de vânătoare din regimentul 154, s-a îndreptat spre Leningrad. În aceeași zi, bombardiere grele din regimentul 7 au depășit cu bine Ladoga și au adus la Leningrad tone de șuncă și praf de ouă...

— Când am primit știrea despre încheierea acestor zboruri am răsuflat ușurați, își amintește R.M. Sorokin. Munceam cu toții de ne speteam. Dar nimic nu se putea compara cu misiunea aviatorilor. Și astăzi îmi amintesc o scenă petrecută pe aerodromul Komendantski, când am plecat împreună cu Ștâkov din Leningrad. La cantina personalului de zbor, după ce i-a privit pe foarte tinerii locotenenți care dormeau cu capul pe masă, Ștâkov a zâmbit și a spus: „Nu e mult de când ei cereau voie mamelor să se ducă la cinematograf. De-ar ști de cât de greu le este fiilor lor!”

Ștâkov s-a întors la locul de staționare a avioanelor. După cinci minute a început un puternic bombardament de artilerie. Aterizarea unui mare grup de aparate de transport nu trecuse neobservată. Nu departe de locul de staționare au explodat câteva proiectile, dar, din fericire, nu au produs distrugeri.

Sorokin nu s-a mirat că niciunul din lucrătorii aeroportului nu a dat atenție celor întâmplare. Bombardamentele de la sol și din aer erau foarte frecvente și oamenii nu mai reacționau; fiecare își vedea de treabă ca și cum nu s-ar fi întâmplat nimic.

— Tovarăși, vă rugăm să vă îmbarcați, s-a adresat comandantul navei pasagerilor care urmau să plece la

Vologda.

După război, Sorokin a aflat că nava aeriană era comandată în acea cursă de căpitanul Vasili Litvinov, pilot al Grupului de aviație nordic, unul din pionierii traseului Leningrad-Pământul cel Mare. Era. Același pilot care, la 2 iulie 1942, va aduce la Leningrad de la Moscova, o dată cu medicamente și alimente pentru spitale, patru caiete voluminoase, pe care le va preda la Comitetul de radio.

A doua zi „Leningradskaia Pravda” îi informa pe cititori că în oraș a fost adusă pe calea aerului partitura Simfoniei a șaptea a lui Dmitri Șostakovici. Sub bagheta lui K.I. Eliasberg, orchestra Radiodifuziunii a început să pregătească interpretarea publică a simfoniei, care a avut loc în sala mare a Filarmonicii din Leningrad.

...Atunci, la 25 noiembrie, Litvinov a executat o aterizare de mare clasă la Hvoinaia. Ștâkov era așteptat acolo de N.V. Minkin. Acesta i-a raportat că aparatele Grupului de aviație-Moscova transportaseră în ultimele 24 de ore aproximativ 150 tone de alimente. Nimic, niciun pericol nu putea împiedica zborurile eroice peste cercul blocadei.

E.I. Zverev, prim-secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia arată în memoriile sale că, în timpul șederii la Hvoinaia, Ștâkov s-a întâlnit cu aviatori, cu activul local, a discutat pe aerodrom cu colhoznicii care aduseseră pe sănii carne pentru leningrădeni.

— În discuția cu noi, notează Zverev, Terenti Fomici a repetat de câteva ori: „Trebuie să rezistăm o săptămână-două... între timp, acolo pun la punct problema aprovizionării cu alimente”.

În drum spre Vologda, ne-am oprit nu departe de Podborovie. Despre acest moment își amintește bine Nikolai Vasilievici Minkin, însărcinat de Comitetul regional de partid cu conducerea unui grup operativ care supraveghea întâmpinarea la Podborovie a leningrădenilor evacuați, expedierea lor departe, în spatele frontului, precum și încărcarea la norma cerută a caravanei aeriene

de transport.

Pe Minkin ne-a ajutat să-l găsim G.G. Vorotov, care ține o legătură strânsă cu el (Nikolai Vasilievici locuiește la Svetlovodsk, regiunea Kirovograd). Minkin nu a pregetat să răspundă rugăminții noastre de a ne povesti despre acele vremuri,

„împreună cu Ștâkov am plecat pe un PS-84 din Hvoinaia spre Vologda, scrie el. Peste o jumătate de oră avionul a aterizat la trei kilometri de Podborovie, într-o poiană mare, transformată în aerodrom. Terenti Fomici mi-a trasat câteva sarcini, după care, împreună cu ajutorul său, a plecat la Vologda. Pe acest teren, în decurs de 24 de ore aterizau și decolau 25 de PS-84 cu leningrădeni evacuați, în marea lor majoritate muncitori și specialiști. Oamenii trebuiau să se încălzească, să fie hrăniți și, apoi, noaptea, expediați în vagoane de marfă special amenajate la locurile de muncă din spatele frontului, unde fuseseră evacuate întreprinderile. Uneori, avioanele făceau două curse pe zi și aduceau peste 1 200 de persoane ce urmau să fie evacuate mai departe, la Celiabinsk, Sverdlovsk și Novosibirsk. Ștâkov ne-a rugat să supraveghem atent descărcarea și încărcarea aparatelor pentru a nu întârzia decolarea.

Am inspectat rampele temporare unde se descărcau alimentele aduse pe calea ferată. O parte din de, în special untul, ciocolata, carnea și conservele erau transportate de la stația Podborovie la aerodrom cu autocamioanele. Celelalte erau expediate cu mașinile pe drumurile de pământ spre Ladoga. Cu Ștâkov m-am înțeles să-i comunic zilnic la Vologda cantitatea de alimente sosită, precum și aceea pe care o expediam pe calea aerului.

Țineam o legătură telefonică permanentă și cu M.A. Tairov, împluternicitul Consiliului militar pentru transportul aerian la Hvoinaia.

Mi-au rămas întipărite în minte cuvintele rostite de Ștâkov înainte de a pleca la Vologda: „în orice moment voi ști unde se află cutare sau cutare tren care se îndreaptă

spre Vologda, ce alimente transportă și în ce cantitate. Dar acest lucru nu e suficient...”

Ștâkov nu și-a terminat g’ândul, dar eu am intuit ce a vrut să spună. El și colegii lui din grupul operativ desfășurau o activitate uriașă. Dar el nu voia să se evidențieze pe sine sau talentul lui organizatoric. Astfel, ca și cum totul s-ar fi petrecut fără participarea sa, a spus:

„Astăzi am telefonat din Leningrad la Comitetul regional de partid Vologda. Și ce credeți? Fără a aștepta reluarea traficului pe Calea ferată de nord, Vologda a dat Leningradului din rezervele ei regionale sute de tone de alimente. Așadar, Nikolai Vasilevici, transmite aviatorilor că în zilele următoare fiecare aparat va putea efectua câte două curse”.

Pe aerodrom Ștâkov a fost așteptat de Boris Fedorovici Nikolaev, vechi coleg de muncă în Comsomol, secretar al Comitetului regional de partid Vologda. Prietenii s-au îmbrățișat și apoi s-au suit în mașină. Prima întrebare pusă lui Nikolaev a fost: „Cum stați cu aducerea alimentelor, combustibilului și munițiilor?” Nikolaev s-a încruntat.

Situația era alarmantă.

Mărfurile erau aduse din sute de stații dispersate pe un teritoriu imens. La rampele de încărcare apăreau frecvent greutăți: ori erau prea puțini muncitori, ori lipseau autocamioanele sau caii. Unele stații erau înzăpezite și nu avea cine să le deblocheze. Alteori trenurile staționau timp îndelungat din lipsă de cărbuni sau lemne pentru locomotive. În aceste cazuri, Ștâkov și colaboratorii lui plecau la locurile de expediere, stabileau contacte directe cu organizațiile locale de partid, activul de stat și cu sprijinul lor înlăturau dificultățile. Cuvintele calde pe care le avea despre viața și lupta leningrădenilor îi puneau în mișcare pe oameni. După orele de muncă, învingând oboseala, ei se grăbeau să vină în ajutorul locuitorilor orașului de pe Neva.

În noiembrie, regiunea Vologda a dat Leningradului

3 500 tone de făină, 50 tone de lapte praf și 26 tone de brânză.

Cu excepția făinii (transportate în orașul asediat pe drumul de gheață), toate aceste alimente au fost transportate la Podborovie și de acolo, cu avioanele, pe aerodromurile Leningradului. Acest fapt a fost consemnat de Sorokin în caietul cu coperti de mușama.

În ultimele zile ale lui noiembrie, în caietul lui Sorokin au apărut însemnări despre aducerea unor cantități de alimente la aerodromurile de campanie din regiunea Vologda, unde, începând cu mijlocul lunii respective, fuseseră transferate escadrile de bombardiere grele. La sfârșitul lui noiembrie 1941, Sorokin transmitea prin firul secret un raport operativ lui A.A. Jdanov, N.S. Soloviev, președintele Comitetului executiv regional și lui F.N. Lagunov, comandantul serviciilor de spate ale Frontului Leningradului, în care arăta că din Vologda au fost aduse la aerodromurile de campanie în decursul unei singure zile câteva vagoane de carne presată, în medie două tone de avion.

Mulți ani mai târziu, la cea de-a 20-a aniversare a lichidării blocadei, T.F. Ștâkov a relatat acest fapt în „Vecerni Leningrad”:

„Colectivul depoului din Danilov al Căii ferate de nord, scria el în articolul «Țara era alături de Leningrad», a făcut un autentic act de eroism. Aflând despre situația grea din transporturi, acești oameni au hotărât să acopere distanța Danilov-Cerepoveț cu o garnitură încărcată cu alimente cu destinația Leningrad fără a se mai alimenta la Vologda. Au procedat astfel: la locomotivă au atașat un vagon descoperit cu butoaie cu apă, lemne și câțiva oameni; pe drum aceștia aruncau din mână în mână lemne în tender. Trenul a fost condus de mecanicii Pogojev, Bezborodin, Lukianov și Sergheev”.

Stabilind o legătură directă și trainică cu organele locale, beneficiind de sprijinul permanent al Comitetului de Stat al

Apărării și al Comisariatelor poporului, T.F. Ștâkov și colegii săi din grupul operativ au reușit să organizeze o circulație fluentă a trenurilor spre Vologda.

— Pe harta dispeceratului de la nodul feroviar Vologda – își amintește R.M. Sorokin – liniile pe care se transportau alimentele și materialele spre Leningrad pe Calea ferată de nord erau marcate cu roșu. În fiecare miez de noapte, transmiteam pentru A.A. Jdanov, prin telefonul secret, un raport cu privire la transporturile spre Leningrad. La mijlocul lui decembrie 1941, se putea vorbi de un flux puternic, din zi în zi mai mare, de alimente, combustibil și muniții.

O parte din materiale așteptau la Podborovie și Zaborie să fie expediate. La intersecția Căii ferate de nord cu Calea ferată Iaroslavl se afla „în rezervă”, încărcată în vagoane, o mare cantitate de alimente, combustibil și muniții. Din cauza bombardamentelor, acestea erau expediate separat, excluzându-se orice vecinătate a alimentelor cu combustibilul și munițiile.

Imediat după eliberarea Tihvinului, în rapoartele mele zilnice relatam pe larg situația transportului de alimente: ce cantitate a ajuns la Tihvin, ce cantitate se află în drum de la Vologda spre Tihvin, câte trenuri se apropie de Vologda, ce cantitate se află „în așteptarea” unor dispoziții speciale.

În cazuri excepționale, T. F. Ștâkov sau eu eram nevoiți să oi'donăm conducerii depozitelor din Vologda să expedieze alimente la Leningrad. De fiecare dată, ordinul era executat imediat.

Pentru Terenti Fomici munca la Vologda era ceva sfânt. Nu se menaja deloc. Au fost cazuri când, bolnav fiind, cu febră mare, s-a deplasat la o stație îndepărtată unde se produsese o dereglare a transportului de alimente pentru orașul lui Lenin.

Odată am fost martor la o discuție a lui Ștâkov pe fir secret cu un reprezentat al Comisariatului poporului pentru căile de comunicații. Ștâkov cerea accelerarea expedierii la

Leningrad a unor produse din carne. Avioanele nu aveau ce transporta. Era evident că răspunsul acestuia nu l-a satisfăcut pe Ștâkov. Fața lui trăda până și cea mai mică tulburare. Știam cât îl costau asemenea discuții; încă de pe atunci Terenti Fomici acuza frecvent dureri de cord.

— Cunoașteți prost situația din Leningrad.

În vocea lui Ștâkov au apărut note dure. Știa să ceară, să insiste. În același timp, acorda oamenilor încredere deplină. Dacă un colaborator greșea, nu recurgea imediat la sancțiuni. Nu era adeptul măsurilor administrative. Om de o cinste ireproșabilă, binevoitor, accesibil, Terenti Fomici își înțelegea și prețuia colaboratorii. Se purta cu ei simplu și avea darul rar de a le insufla încredere în forțele și capacitatea lor.

...Spre sfârșitul convorbirii pe fir secret fața lui Ștâkov se mai înseninase.

— Asta este altceva, a spus el. Vreau să înțelegeți că fiecare întârziere în aprovizionarea cu alimente înseamnă moartea a câtorva sute de leningrădeni...

O altă întâmplare consemnată în caietul cu coperti de mușama al adjunctului lui Ștâkov. S-a petrecut în ultima zi a lui noiembrie 1941...

— Am telefonat la Moscova, la Comisariatul poporului pentru căile 'de comunicații, povestește Sorokin. Am primit date privind transporturile în următoarele două-trei zile. Printre altele, mi-au spus că sunt în drum spre Perm câteva vagoane cu ciocolată și cu uni Toate acestea trebuiau să ajungă pe calea aerului la Leningrad.

Din păcate, în ziua sosirii acestui tren la Vologda nu am putut comunica la Leningrad existența acestor alimente, căci vagoanele cu ciocolată și unt „se pierduseră”. A trecut o zi, au trecut două și vagoanele parcă intraseră în pământ. „Desigur, le-au furat - m-am gândit -, au prădat vagoanele. Pe linie acționează o bandă de hoți”.

A trebuit să sesizez conducerea Căii ferate de nord. În cele din urmă, ciocolata și untul au fost găsite, iar hoții

arestați. Din fericire, ei nu reușiseră să ducă până la capăt treaba lor murdară, și alimentele au fost expediate la

Leningrad. Criminalii au fost pedepsiți după legile din timp de război.

Aflând despre această întâmplare, Ștâkov nău cerut un raport detaliat. În acel moment, Terenti Fomici se afla la Moscova. Mi-a spus că l-a informat pe Stalin despre cazurile de furt pe căile ferate. Ca urmare, au fost întreprinse măsuri foarte severe de combatere a acestor infracțiuni.

Nu după mult timp a avut loc o altă întâmplare: membrii grupului operativ au depistat o întârziere în expedierea unei cantități de lapte condensat.

Într-una din hotărârile din noiembrie ale Comitetului de Stat al Apărării se spunea că va trebui să se furnizeze zilnic Leningradului zece-douăzeci tone de lapte condensat.

Au început să verifice fiecare verigă a lanțului pentru a depista în ce punct era întrerupt. S-a constatat că întârzierea se datora lipsei cutiilor de lapte. Imediat s-au luat măsuri și laptele a fost expedit.

Peste câteva zile, la Vologda a telefonat N. V. Minkin de la Podborovie: sosise, în sfârșit, laptele condensat. Totul a fost expedit cu avioanele de transport la Leningrad, în aceeași zi, locuitorii orașului asediat au primit peste 20 tone de alimente, în principal lapte condensat.

Alături de această cifră, în caietul lui Sorokin figura o alta, tot atât de importantă. Ea reprezenta tonele de carne presată, pe care piloții avioanelor de transport le aduseseră pe aerodromul Smolnoe. Anastas Ivanovici Mikoian dăduse dispoziție ca la Leningrad să fie expedită cât mai multă carne presată, căci ocupa mai puțin loc și permitea încărcarea avioanelor la capacitatea maximă. El a cerut Comisariatului poporului pentru industria cărnii un raport amănunțit privind cantitatea de carne presată, cât timp poate fi păstrată în condiții normale, care pot fi pierderile. A cerut ca numai Leningradului să i se furnizeze carne în bloc. Aflând despre această hotărâre, Terenti Fomici a răsuflat

ușurat.

- Vologda își făcuse datoria cu prisosință.

— Ștâkov a rugat să se transmită lui Tairov, împuternicitul la Hvoinaia al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian, că circulația pe întreaga Cale ferată de nord a fost restabilită și că, deci, acum trenurile cu alimente vor ajunge regulat la Hvoinaia. Comunicarea optimistă a lui Ștâkov a fost expediată la Hvoinaia cu avionul-curier.

La întoarcerea avionului la Vologda, pilotul a adus răspunsul lui Tairov. Acesta informa că sarcina Comitetului regional de partid și a Consiliului militar al Frontului Leningradului se îndeplinește cu succes: în unele zile, Hvoinaia expediază la Leningrad pe calea aerului peste 200 de tone de alimente cu valoare calorică ridicată;

CONVOAIELE PORNESC ÎN NOAPTE

ÎMPUTERNICITUL CONSILIULUI MILITAR

La Efimovski, T.F, Ștâkov, secretar al Comitetului regional Leningrad al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, i-a înmânat lui M.A. Tairov, membru al Comisiei Comitetului regional de partid pentru conducerea raioanelor de nord-est, o telegramă cifrată de la A.A. Jdanov, în care i se ordona să plece imediat la Hvoinaia, unde urma să lucreze ca împuternicit al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian.

În anii războiului, în viața lui Mihail Alekseevici Tairov s-au produs multe schimbări bruște. Dar cea mai neașteptată a fost, cu siguranță, plecarea precipitată din Leningrad. Aceasta s-a întâmplat a doua zi după ce hitleriștii au ocupat Schlisselburg-ul. L-a trezit din somn un telefon al lui G.G. Vorotov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad. Deși au trecut de atunci peste patrii decenii, el își aduce aminte și acum cuvânt cu cuvânt comunicarea acestuia:

— Cunoști hotărârea Biroului Comitetului regional? Pregătește-te de plecare! La șase să fii pe aerodromul

Komendantski.

Trezit brusc din somn în puterea nopții, somnoros, Tairov nu putea deloc să priceapă de ce trebuie să fie la ora șase pe aerodromul Komendantski. Numai după ce s-a trezit de-a binelea a sesizat sensul comunicării lui Vorotov: trebuia să zboare imediat la Tihvin. Pe aerodrom

— Era în dimineața lui 9 septembrie – Tairov și-a amintit că nu-și avertizase colaboratorii din secție asupra plecării lui. Îl vor căuta mult, fără să-i dea de urmă. A zburat din Leningrad.

Rememorând evenimentele din acele zile, Tairov arată că și grupul de specialiști din secția lui vor veni peste două săptămâni cu avionul la Tihvin. Apoi, cinci din ei vor fi transferați de la Efimovski la Hvoinaia și vor deveni mâna lui dreaptă, ca împuternicit al Consiliului militar pentru transportul aerian. Dar acest lucru se va produce după ce trupele vor părăsi Tihvinul, după transferarea Comisiei Comitetului regional la Efimovski și după o altă schimbare în activitatea lui Tairov.

Dar atunci, în ziua de 9 septembrie, dis de dimineață, Mihail Alekseevici abia a reușit să dea o fugă la fratele său pentru a-i spune că pleacă și, în mare grabă, să se înapoieze la locuința lui de pe strada Vereiski, să-și ia haina veche de piele și câteva lucruri absolut trebuincioase, după care a alergat la aerodrom.

În momentul în care Ștâkov îi transmitea la Efimovski hotărârea lui Jdanov privind noua sa misiune și ordinul de a pleca imediat la Hvoinaia, Tairov nu-și putea imagina cum el, un agronom, necunoscător într-ale aviației, va putea da ordine, sfaturi, indicații aviatorilor.

Și numai pe drum spre Hvoinaia, revenind cu gândul la discuția cu Ștâkov, a sesizat el ce se întâmpla. Sensul noii sale misiuni se desprindea din cuvintele rostite de Terenti Fomici la despărțire: „O dată pe săptămână vei zbura la Leningrad, îi vei raporta lui Andrei Aleksandrovici situația... Cu avioanele trebuie să expediez! carne, cât mai multă

carne... Ne punem mari speranțe în colhoznici... Trebuie să rezistăm cu orice preț o săptămână-două... Ne va veni în ajutor și Vologda...”

„Pentru a face la Hvoinaia ceea ce am făcut tot timpul la Tihvin și Efimovski, și-a spus el, nu e deloc nevoie să fii aviator”. Organizarea ajutorului dat orașului asediat cu produse alimentare era cea mai importantă sarcină a Comisiei Comitetului regional. Pe la mijlocul lui noiembrie situația Leningradului s-a înrăutățit dramatic. Viața cetățenilor orașului atârna de un fir de păr. Foametea devenise cel mai înfricoșător și nemilos dușman. Responsabilitatea lui Tairov a crescut enorm. Salvarea leningrădenilor era prioritatea priorităților. Din păcate, însă, raioanele de nord-est ale regiunii rămăseseră cu rezerve de alimente mai mult decât modeste. Comisia Comitetului regional interzisese cu desăvârșire autorităților raionale și organelor de achiziții și aprovizionare să distribuie cetățenilor de aici pâine, cartofi, legume, produse lactate, carne provenite din achizițiile de stat. S-a dat un ordin extrem de sever: laptele va fi transformat imediat, la fabricile de lactate locale, în unt și brânză și în câteva ore sau zile va fi adus la aerodromul Hvoinaia. Tot aici trebuia adusă întreaga rezervă de brânză, unt, smântână și carne a raionului. Alimentele sosite pe calea ferată la stațiile Hvoinaia, Kușavera, Zaborie și Podborovie urmau să fie aduse imediat la aerodrom.

Din păcate, colectările centralizate de carne și grăsimi în prima decadă a lui noiembrie și în special spre sfârșitul lunii au scăzut considerabil. În această situație critică, Tairov, ca împluternicit al Consiliului militar, trebuia să asiguie încărcarea la maximum a avioanelor. De asemenea, cele trei escadrile ale Grupului de aviație-Moscova trebuiau să-și dubleze numărul de zboruri la Leningrad și, pe cât posibil, să depășească norma stabilită pentru 24 de ore.

„Mai multe alimente... Carne, cât mai multă carne!”

— Își amintea mereu Tairov cuvintele rostite de Ștâkov la

despărțire. Tot drumul, hurducat zdravăn de automobilul de teren, s-a gândit intens unde să mai găsească rezerve pentru a mări cantitatea de alimente salvatoare.

Cunoștea bine locurile, posibilitățile gospodăriilor de aici. Înainte de război, ca agronom-șef, iar apoi, ca șef al Secției agrare a Comitetului regional de partid, cutreierase mult aceste raioane. Acelea erau, însă, vremuri de pace. Acum situația se schimbase radical. Șeptelul proprietate obștească se redusese foarte mult. Cea mai mare parte a vitelor evacuate fuseseră duse încă în septembrie mai departe, spre est, în regiunea Vologda.

Tairov dispunea de numeroase date referitoare la animalele rămase. În cel mai bogat raion, Moșenskoe, - ceva mai mult de 10 000 de capete de vite, de două ori mai puțin decât înainte de război. Același lucru se putea spune și despre oi, porci și alte animale.

Ștâkov avea dreptate. Accentul va trebui pus pe rezervele personale ale colhoznicilor, ale muncitorilor și funcționarilor de la stațiile de mașini și tractoare și de la fabricile de cherestea. În același raion Moșenskoe există prin sate și cătune țărani cu gospodării prospere, care trăiesc după obiceiurile vechi. Aceștia nu vor înțelege și nu vor da dintr-o dată. Una e să dea la colectări și cu totul alta e să dea, fie și contra cost, de bună voie. Nu e un lucru ușor pentru țăran, mai ales în timp de război, să dea statului din curte vaca, oaia sau porcul chiar și împrumut, chiar și în schimbul unei chitanțe care va fi onorată, poate, cândva, medita Tairov. În plus, familiile rămăseseră fără gospodari - aproape toți bărbații se aflau pe front. Există numeroase familii cu mulți copii. Colhoznicii se bizuiau acum pe totul personal și pe vitele din ogradă. Cu toate acestea, era încredințat că, dacă oamenilor li se va vorbi frumos, li se va explica situația disperată a Leningradului, ei nu vor precupeți nimic.

Așa că în aceste zile urma să se achite de o sarcină extrem de grea. Și ca și cum aceasta nu ar fi fost de-ajuns,

În urma unei hotărâri din noiembrie a Comitetului de Stat al Apărării numărul avioanelor de transport care circulau pe podul aerian aproape se dublase. Acum, în acest scop lucrau, în afară de escadrilele de la Hvoinaia, toate celelalte escadrile ale Grupului de aviație-Moscova. În două curse, adică în decurs de 24 de ore, PS-84 transportau la Leningrad 200 tone de alimente. Chiar dacă colhoznicii vor furniza jumătate din cantitate, „pentru a rezista două săptămâni” tot mai trebuiau aduse la aerodrom 1 500 tone de alimente. Numai atunci Tairov putea raporta că sarcina a fost îndeplinită.

...Tairov s-a uitat la ceas. Opt. Dar în jur era întuneric beznă. În depărtare clipeau niște luminițe. Au lăsat în urmă ultimul sat înainte de Hvoinaia – Ostahovo. Au făcut o mică haltă pentru ca șoferul să pună apă în radiator. Pe cer s-a aprins o rachetă verde, și încă una, și încă una. Dinspre aerodromul de la Hvoinaia răzbătea până la ei uruitul motoarelor de avion.

După o jumătate de oră de mers pe drumul plin de hârtoape, automobilul de teren s-a oprit în fața unei case din bârne cu un etaj – sediul Comitetului raional de partid Hvoinaia. Prin ferestrele cabinetului primului secretar răzbăteau firicele de lumină. Zverev era la post. Poate că nici nu părăsise sediul, poate că înnoptase acolo. Se întâmpla destul de des.

— Am coborât din mașină și imediat m-a asurzit zgomotul avioanelor, povestește M. A. Tairov. În drum spre Leningrad, navele grele treceau chiar pe deasupra capului meu. Cerul era senin. Prin pâcla ușoară a dimineții s-a văzut dar cum păsările de oțel cu aripi mari s-au grupat câte trei și apoi în formație. Nu mi-am luat ochii de la avioane până acestea nu au dispărut în înaltul cerului.

Iată și podul aerian! Rebegit după un drum atât de lung și obositor, brusc, am uitat de oboseală. Calculam mintal câte alimente vor lăsa la Leningrad după două ore de zbor aceste nouă avioane. Rezulta că, încărcate la capacitate

maximă, de duceau aproape 20 de tone. Dar se realizează oare această capacitate maximă?!

Urcând seara de lemn cam abruptă a sediului, mă gândeam cum să organizez mai judicios munca, cum să facem față mai bine în acest interval de două săptămâni, până când acolo, la Vologda, Ștâkov și grupul lui operativ vor reuși să asigure transportul continuu pe Calea ferată de nord al alimentelor pentru Leningrad și, desigur, pentru Hvoinaia și Podborovie – principalele baze de alimente de la capătul estic al podului aerian.

Mă aflu încă pe seară, când am auzit soneria telefonului; am iuțit pașii, presimțind că eu eram cel căutat, și am dat buzna în cabinetul lui Zverev, secretarul Comitetului raional de partid.

— Tairov? Da, a sosit, a răspuns Zverev.

Se cunoșteau încă de dinainte de război. Tairov l-a tratat întotdeauna pe Zverev ca pe un prieten. La rândul său, Evgheni Ivanovici îl simpatiza pe omul acesta vesel și dinamic. De aceea, secretarul s-a bucurat de sosirea vechiului cunoscut.

— Imediat, imediat. Vi-l dau la telefon.

După ce i-au transmis conținutul telegramei cifrate, Zverev și I.S. Sergheev, președintele Comitetului executiv raional Hvoinaia, care se afla în cabinet – vechi cunoscut și el –, i-au strâns pe rând mâna lui Tairov.

— Evgheni Ivanovici Zverev, povestește M.A. Tairov, câștiga imediat simpatia interlocutorului. Se comporta simplu. Mă convinsesem de mult că zâmbetul lui sfios, Permanentă lui amabilitate nu-l împiedicau să fie un conducător principial și exigent. Sergheev avea un caracter cu totul diferit. Violent, impulsiv, era adesea aspru, dar nu răzbunător. Se întâmpla uneori să fie dur, dar se domolea repede și întotdeauna găsea un prilej pentru a-și cere scuze. Nu ținea pe nimeni de rău. De aceea, toată lumea se împăca cu firea lui aspră. Cei doi conducători ai raionului au devenit colaboratorii mei de nădejde. Iar prietenia

consolidată și încercată în acele zile a dăinuit mulți ani.

*

★ -k

Despre evenimentele ce au urmat primirii ordinului de la Smolnâi ne-a relatat Evgheni Ivanovici Zverev, pe care acum câțiva ani l-am găsit la Moscova cu ajutorul Polinei Ivanovna, soția lui Sergheev (ea locuiește la Leningrad), Pregătindu-ne să mergem la Hvoinaia, l-am invitat și pe el.

Întâlnirea noastră a avut loc în clădirea din cărămidi cu un etaj, unde se află sediul Comitetului raional da partid (în cea veche, rămasă intactă, funcționează o școală de muzică). La întâlnire a participat și Anatoli Alekseevici Bobrișcev, actualul prim-secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia. El l-a primit cu multă căldură pe predecesorul lui de demult, din timpul războiului (Bobrișcev avea acum vârstă din '41 a lui Zverev). La reuniune au luat parte activiști ai Comitetului raional și ai Comitetului executiv din timpul războiului.

La sfârșit am stabilit să ne revedem la Hvoinaia. Dar timpul este necruțător: Evgheni Ivanovici nu a mai participat la o nouă întâlnire. Și acum, când el nu mai este, deosebit de prețioasă rămâne relatarea lui din ziua memorabilei noastre întâlniri.

— La mijlocul lui septembrie '41, ne povestea Evgheni Ivanovici, Hvoinaia asigura legătura aeriană nu numai cu Leningradul, ci și cu detașamentele de partizani. Modesta noastră așezare devenise unul dintre centrele mișcării de partizani din raioanele de nord-est ocupate de fasciști. Responsabilitatea și tensiunea muncii noastre crescuseră îndeosebi după ocuparea Tihvinului. Acesta a fost momentul când a venit la noi Mihail Alekseevici Tairov.

Nici n-a trecut bine pragul Comitetului raional, că a și sunat telefonul. De la Leningrad i se cerea lui Tairov să asigure ca din resursele locale să fie expediată zilnic de la Hvoinaia pe calea aerului, la început o cantitate de 150 tone de alimente, iar spre sfârșitul lui noiembrie - 200 de

tone. Lui Mihail Alekseevici i s-a transmis ordinul lui Ștâkov de a convoca de urgență o consfătuire a secretarilor comitetelor de partid și a președinților comitetelor executive din raioanele de est cu un singur punct la ordinea de zi: „Acordarea de ajutor urgent în alimente Leningradului”.

Ce putea raporta Tairov, care abia pășise pe pământul I-Ivoinei și nici nu apucase să-și vină în fire după drum?! Dar aveau încredere în el. Iar Tairov, care cunoștea bine cadrele raioanelor de est, a încredințat Leningradul că sarcina Comitetului regional de partid va fi îndeplinită.

După această convorbire telefonică am sunat comitetele raionale vecine și le-am transmis indicația Comitetului regional. Îmi amintesc că Tairov i-a rugat insistent să facă tot ce le stă în putință pentru asigurarea unei activități neîntrerupte a avioanelor de transport. A propus ca imediat să fie convocați și instruiți temeinic președinții sovietelor satești. Să se stea de vorbă cu fiecare colhoznic, adunările satești să fie foarte bine pregătite. Rezultatele muncii depindeau integral de abordarea cu inteligență și tact a fiecărui om. Și noi, la Hvoinaia, am ținut o ședință operativă cu activiștii Comitetului de partid și ai Comitetului executiv raional. În aceeași zi aceștia au plecat pe teren.

Timpul ne presa. Dar în discuțiile cu sătenii nu trebuia să ne grăbim. La adunări, în discuțiile individuale, țărani voiau să chibzuiască totul pe îndelete, cu de-amănuntul. N-aveam ce face. Trebuia să stăm, să ascultăm și „să băgăm la cap”1.

A FOST ALES MOȘENSKOE

Curând după lichidarea blocadei, Comitetul de Stat al Apărării a trimis Comitetului raional Moșenskoe al P.C. (b) al Uniunii Sovietice o telegramă în care le mulțumea oamenilor muncii din acest raion pentru ajutorul deosebit în alimente acordat populației Leningradului asediat.

Tairov a mai zăbovit puțin în biroul lui Zverev. Vroia să stabilească ce raioane va lua el. Ținea seama de faptul că

raionul Hvoinaia devenise o bază aeriană de sprijin în afara cercului blocadei, una din bazele importante ale mișcării de partizani. Tot Hvoinei îi revenea răspunderea și pentru asigurarea la timp a alimentelor necesare spitalelor și caselor de copii evacuate în centrul raional.

Tairov a observat că Zverev, Sergheev și colaboratorii lor se descurcă foarte bine în situația creată. Se convinsese că sunt oameni activi, buni organizatori și că nu aveau nevoie de el; putea pleca deci, în oricare alt raion.

Toate acestea i-au fost confirmate de desfășurarea primelor adunări sătești. Întors de pe teren, Sergheev le-a relatat lui Tairov și Zverev despre adunările din satele din raza Sovietului comunal Starski, la care participase personal. Fusesse în curțile sătenilor, discutate cu ei. Aflase, cum se spune, direct de la sursă starea de spirit a oamenilor, gândurile lor. În special frământările sătencelor care-și aveau bărbații pe front. Multe rămăseseră văduve. Mai în fiecare zi erau înmormântări.

Și numai după aceste întâlniri a convocat adunările. Le-a explicat pe îndelete țăranilor ce vroia de la ei. În afară de aceasta, a căutat să-i ajute pe colhoznici în rezolvarea unor probleme concrete care-i frământau. Astfel, l-a mustrat pe un președinte de colhoz care uitase să aducă lemne unei văduve cu mulți copii sau să repare acoperișul casei unei femei bătrâne și singure.

Sergheev avea experiență de viață, îi știa pe săteni, le cunoștea psihologia. Născut pe aceste meleaguri, fiu de țăran sărac, înainte de a ajunge președinte de comitet executiv, străbătuse un drum lung: copil fiind a păscut vitele, a fost, succesiv, muncitor la o fabrică de sticlă, președinte de Soviet sătesc, secretar de comitet executiv. Mulți îl invidiau pentru dragostea lui de muncă, pentru perseverența lui. În ceasurile libere știa să și petreacă, să fie vesel, să întrețină buna dispoziție. Din când în când, la câte-o șezătoare lua și armonica în mâini. Cânta și dansa excelent. Nu-i răbda pe flecari, leneși și pe lăudăroși. Cu ei

era dur, nu-i ierta.

A deschis un pachet de țigări.. Belomor”, și-a aprins una; alta și-a pus-o după ureche. Fuma mult, vrând astfel să alunge oboseala și lipsa cronică de somn.

— Ascultați, le-a spus Sergheev lui Tairov și Zverev, ce cuvântare a rostit la adunarea de la „Bolșevik” Piskunov, președintele colhozului. Am reușit s-o notez aproape în întregime: „Dragi consăteni! La Leningrad pier de foame mii de copilași, femei, bătrâni, muncitori și soldați care apără orașul. Printre soldații care mor umflați de foame or fi și mulți frați sau feciori de-ai noștri. Ce, sunt puțini consătenii noștri care se bat cu fasciștii la Leningrad? Ei își dau viața pentru ca hidra hitleristă să nu spurce pământul Patriei. Și noi să nu ajutăm Leningradul? Să nu-l ajutăm să înfrângă nenorocirea? Ba da, îl vom ajuta neapărat. Din toată inima. Numai să bată mai abitir fiara fascistă lacomă de sânge. Nu vom precupeți nimic pentru salvarea leningrădenilor, pentru victoria asupra dușmanului. Așa vă spun! Familia mea dăruiește o vacă, chiar eu voi duce carnea la aerodrom. Cumva o să ne descurcăm...”

— Bine, bine, dar colhoznicii? a întrebat Tairov.

— Cum, bine? — a răspuns Sergheev, au votat „pentru”. Fiecare a promis să împartă cu leningrădenii ce are. Femeile s-au vorbit să strângă câteva sănii cu carne... Au zis că vor duce alimentele la aerodrom.

— Om de ispravă, președintele ăsta! A zis-o bine, ca un agitator, a conchis Sergheev.

— De acord, a intervenit Tairov, dar cum s-au desfășurat, Ivan Sergheevici, adunările în celelalte sate ale Sovietului comunal Starski?

— Și acolo oamenii au înțeles... E drept, a mai fost câte unul care se codea, câte unul care nu se dumirea de unde să ia carne.

Nici n-a apucat Sergheev să-și termine vorba, că cineva a întredeschis ușa. În prag stătea F. N. Voronov, președintele Sovietului comunal Starski.

— Intră, nu-ți fie teamă, l-a îndemnat Zverev. Am auzit că la voi adunările au decurs bine.

Întorcându-se spre Tairov, secretarul Comitetului raional de partid i-a spus că Voronov a donat singura vacă din ogradă. A dat un bun exemplu consătenilor.

Oaspetele s-a tulburat. Tăcea. Își trecea greutatea trupului de pe un picior pe altul.

— Ori te-oi fi răzgândit? l-a întrebat, zâmbind, Sergheev.

— Se poate, Ivan Sergheevici?! — a spus jignit Voronov. Am venit la tine cu o altă treabă. E bine că te-am găsit, căci greu te mai află omul...

— Lasă, lasă, l-a întrerupt Sergheev. Spune care-i treaba.

— Păi, uite, fii bun și sună-l pe tovarășul Bogomolov de la Comisariatul militar. Să mă trimită voluntar pe front.

— Bine, măi, omule, dar nici vârstă și nici starea sănătății nu-ți mai permit să servești în Armata Roșie... Și apoi, cum poți tu, în asemenea vremuri, să lași totul?! Așa am putea face și noi – și eu, și Evgheni Ivanovici. Și cine să rămână aici? Numai femeile?...

— Și ce? — a obiectat Voronov. Nevasta mea nu muncește mai prost ca mine. Chiar mai bine.

— Nevasta? N-am nimic de zis, e o femeie muncitoare și dibace. Oamenii o respectă, a spus Zverev. Dar are și ea treburile ei.

— Dar de ce să nu fim de acord cu cererea lui? — a intervenit Tairov, amintindu-și că și el îl rugase pe Ștâkov să-l lase să plece pe front sau într-un detașament de partizani. Numai că n-a ieșit nimic. De aceea îl înțelegea pe Voronov.

— Și eu cred că am putea fi de acord, l-a sprijinit Zverev.

— Vezi, a zâmbit Sergheev, cererea ta a întrunit majoritatea... Și eu sunt „pentru”.

— Deci, în unanimitate, a conchis Tairov, și i-a strâns cu putere mâna lui Voronov. Dar de hotărât va hotărî Comisariatul militar...

Voronov a luptat pe front până la sfârșitul războiului.. A

fost rănit. După demobilizare s-a întors în locurile natale cu două ordine „Krasnaia Zvezda”. Iar în toți acești ani grei soția lui s-a achitat de minune de îndatoririle unui președinte de Soviet comună. Când i s-a întors soțul, i-a predat frânele puterii.

...Grea și agitată a fost această primă zi petrecută de Tairov la Hvoinaia.

Numai după ce s-a întâlnit la căminul aviatorilor cu comandantul și comisarii escadrilelor a putut stabili Mihail Alekseevici unde să meargă pe teren, în ce raioane.

Discuția n-a fost prea plăcută. Comandanții au fost foarte categorici.

— Lucrurile stau prost, a spus Șarâkin. Câteva căruțe cu alimente din raioane nu ne satisfac deloc...

— Am mai spus, a intervenit căpitanul Pușcinski, președintelui Comisiei Comitetului regional, băieții mei iau la bord o tonă și jumătate, dar pot transporta cel puțin două...

— Judecă și dumneata, tovarășe Tairov, a conchis Buharov. Astăzi cele nouă avioane ale noastre au predat Leningradului aproape cinci tone de carne mai puțin.

— Locșitorul meu, Semenov, a adăugat Pușcinski, a comandat și el un grup de nouă aparate. Mi-a raportat că mai putea duce încă trei-patru tone de alimente peste norma de încărcare.

Aviatorii făceau tot posibilul pentru a transporta cantități cât mai mari de alimente și materiale în oraș. Adesea zburau - încălcând regulamentul - fără parașute, pentru a lua pe cont propriu câteva kilograme în plus.

— Oi'icum, cea mai mare parte a traseului survolează Ladoga, pe care o traversăm în zbor razant „, lipiți” de valuri, spuneau piloții. Dacă se întâmplă o nenorocire parașuta nu mai ajută la nimic.

Din avioane se eliminase tot ce se putea elimina. Tairov se convinsese de aceasta, întâmpinând avioanele care se întorceau de la Leningrad.

Și totuși, în ultimele zile, avioanele zburaseră sub norma de încărcare. Tairov și Zverev au ascultat până la capăt argumentele aviatorilor.

— Am raportat Consiliului militar, a spus Taii'ov. Vom aduce atât de multe alimente la aerodrom încât vom crea și o rezervă. Așa că o să aveți o cantitate mai mare decât cea necesară pentru două curse pe zi. Ce spuneți, aviatorii vor putea face față?

Colonelul Șarâkin (care conducea acum un grup alcătuit din trei escadrile) a replicat, zâmbind condescendent:

— Da, e o întrebare judicioasă. Piloții noștri de la Novaia Ladoga efectuează câte trei-patru zboruri pe zi. Cred că și noi putem face mai mult. Nu-i așa, tovarăși comandanți?

Buharov și Pușcinski au dat din cap aprobativ.

— Firește, a conchis Șarâkov, multe vor depinde de starea timpului, dar, în principiu, propunerea cu privire la două curse se acceptă.

...Era interesant să-i urmărești pe aviatori la cantină. Ditamai oameni – căpitani, locotenenți – aici, la cantina personalului de zbor, păreau niște băiețandri neastâmpărați și poznași. Nici nu-ți venea să crezi că numai cu o oră în urmă zburaseră deasupra Ladogăi, înfruntând avioanele de vânătoare inamice.

Destinși, râdeau, spuneau glume și tot felul de istorii neverosimile petrecute în aer sau pe pământ.

— Băieți, ce-ați făcut? s-a luat de cap tânăra ospătăriță văzând coșulețele împletite de pâine goale. Unde ați ascuns pâinea?

Zâmbetele aviatorilor s-au stins pe dată. Numai ce se întorseseră de la Leningrad unde împărțiseră pasagerilor, ostașilor din compania de pază a aeroportului și fetelor din detașamentele de muncă pâinea luată din aceste coșulețe și ascunsă în buzunarele combinezoanelor sau în porthărți.

Ghicind unde dispare pâinea, ospătărița a spus cu deplină înțelegere:

— Bine, bine, mai aduc...

Privind această scenă cu care se obișnuise, Pușcinski l-a întrebat pe Tairov unde intenționează să-și petreacă restul zilei.

— La Sovietul din Moșenskoe.

Tairov îi avertizase pe cei de la Comitetul raional de partid Moșenskoe că va fi acolo spre seară și va ține o adunare sătească.

— Înainte de război, raionul Moșenskoe era un adevărat grânar. Îmi pun mari speranțe în el.

...Motorul mașinii de teren a început să huruie. Mașina a ieșit la șosea și s-a angajat spre sud, spre raionul Moșenskoe. Până acolo erau vreo 30 de kilometri, și Tairov a încercat să ațipească. Dar somnul nu-l prindea. Fiecare cotitură, fiecare sătuc îi erau bine cunoscute. Șilovo, Zadelie au rămas în urmă. Încă puțin și va ajunge la lacul Koroboja. De multe ori l-au prins zorile pe malul lui, pescuind.

Moșenskoe era cel mai prosper dintre toate raioanele de nord-est ale regiunii Leningrad. Și pentru că pământul era aici mai bun, mai gras, și pentru că avea pășuni bogate pe lunci inundabile ce se întindeau de o parte și de alta a molcomelor Uver, Mahnovka, Radoli și U dina.. În pădurile de pini și în cele cu esențe amestecate, care-i ademeneau pe vânători și pe culegătorii de ciuperci, se pitulau oglinzile lacurilor Velikoe și Meglino, pline ochi de pește. Și o minune – lacul Koroboja. Dinspre nord în el se vărsa șerpuitoarea U dina, un râuleț cu multe praguri înconjurând lakoviști, cel mai frumos sat din raion. Coborând din lakoviști te întâmpină cheile cu același nume

— Un râuşor şerpuitor, îngust și repede alimentat de izvoare reci care tăşnesc îndrăzneţ de sub albia lui, aici foarte adâncă. De-a lungul malurilor, lângă chei construiseră din timpuri imemoriale mori de apă. Unde ochiurile sunt mai mari te poți scălda. Nu trebuie să umbli mult după apă: cum te-ai încălzit – bândâbâc! în apa de izvor care frige de rece ce e... îngustându-se treptat spre

sud, Koroboja se transformă imperceptibil în pârâul Uver. Aici își răsfiră generos casele vechiul sat Ustreka, cea mai bogată așezare până la război.

Aproape în fiecare gospodărie vezi o casă trainică, din bârne, cu ferestre duble, cu tavane și podele groase – pentru iarnă și o căsuță ușoară, din scânduri – pentru anotimpul cald al verii. În fiecare curte – o vacă, viței, cincișase oi reproducătoare. Oamenii țineau porci, păsări. Orătării și pentru ei și pentru vânzare.

Trecând pe lângă Koroboja, care se întinde de la nord spre sud pe vreo 20 de kilometri buni de-a lungul drumului, Tairov a închis ochii, ducându-se cu gândul la vremurile de dinainte de război. A prins a picoti. În această stare îi apărea tabloul viu al veselelor și zgomotoaselor târguri de iarnă care se țineau aici și la Hvoinaia de sărbători. Prin fața ochilor i se perindau cârduri de sânni, cu zurgălăii lor veseli ce rupeau pacea drumurilor înzăpezite din păduri, hălcile uriașe de carne de vacă și berbec, merindele de tot felul, blănurile de oaie, cizmele de pâslă confecționate în casă, aduse toate la târg de țărani din Moșenskoe. Vestitele cizme din Moșenskoe: înalte de puteai să le îndoi de două ori, după moda de atunci. Și ce sânni aduceau la vânzare acești oameni din Moșenskoe! De tot felul, pentru tot felul de treburi: pentru cărat lemne, pentru cărat saci, dar și pentru plimbări și nunți – sânni ușoare, sânni mândre ca niște mirese.

Oamenii mergeau la târg în frumoase scurte de oaie, încinși cu cingători colorate. Se tocmeau cu înfocare, veseli, zgomotoși, făcând tot felul de glume; nu erau chițibușari sau cârcotași. Dacă le plăcea cumpărătorul, lăsau imediat din preț.

La sfârșitul unei zile de iarmaroc, după încheierea unui târg bun, oamenii acestor locuri se adunau, de obicei, în ceainărie. Uneau mesele și le acopereau cu fețe din înțesute în casă. Un samovar, miere, câteva legături de covrigi aromați. Erau mari băutori de ceai.

Și ceaiul se bea pe-ndelete. Iar femeile, care întotdeauna își însoțeau bărbații sau frații la iarmaroc, se adună în cerc și încep să cânte. Oamenilor de pe aceste meleaguri le-a plăcut întotdeauna să cânte.

Tairov deschise ochii, se scutură de picoteală și de amintiri și încercă să se gândească la treburile ce-l așteptau. Destinul îl aducea din nou printre țăranii din Moșenskoe, acum însă în vremuri foarte grele pentru țară.

La Moșenskoe a ajuns spre seară. La sediul Comitetului raional de partid îl așteptau Elizaveta Mihailovna

Viatskih și Nikolai Alekseevici Kalinin, secretari ai comitetului, precum și Serghei Nikitici Nikitin, președintele Comitetului executiv raional.

Ferestrele biroului primului secretar E.M. Viatskih dădeau spre strada principală a centrului raional. O fereștrică era deschisă. Lui Tairov i s-a părut că în birou cineva plângea. S-o fi întâmplat vreo nenorocire? A urcat în grabă la etaj. În încăpere a văzut o femeie tânără

— Era șefa Secției de propagandă –, care plângea și se lamenta:

— Cum am putut face o asemenea nerozie...

Elizaveta Mihailovna Viatskih încerca s-o consoleze:

— Ei, ajunge, ajunge, nu s-a întâmplat nicio nenorocire. Totul se poate îndrepta.

— Într-adevăr, nu-i nimic grav... încetează, stăpânește-te, îi spunea și Kalinin. Nu trebuie să plâng'i.

— Hai, zâmbește! — le ținea isonul Nikitin.

Nici unu nu-l observase pe cel ce intrase în încăpere.

ADUNĂRILE SĂTEȘTI '

Comitetul regional Leningrad al P.C. (b) al Uniunii Sovietice și Consiliul militar al Frontului Leningradului au adresat oamenilor muncii din raioanele de nord-est rugămintea de a acorda, după puterile lor, un ajutor în alimente Leningradului aflat în blocadă.

Țărănimea colhoznică a dat un răspuns unanim la acest apel. La adunările sătești s-a hotărât organizarea unei

colecte de masă din rezervele sătenilor, constând în alimente, și în primul rând în carne.

Despre această acțiune ne-a relatat Anastasia Mihailovna Davâdova, născută pe aceste meleaguri. Pe atunci era secretar al Sovietului comunal Dorohovo; participase la o adunare sătească împreună cu șefa Secției de propagandă. Aceasta din urmă era un experimentat activist și se părea că își însușise sfaturile primului secretar: când stai de vorbă cu țăranii nu trebuie să te pripești, nu trebuie să te enervezi. Sunt de ajuns o greșeală cât de mică, o scăpare oarecare sau, cu atât mai mult, o presiune cât de neînsemnată, că totul se năruie, nu te vor mai înțelege. În asemenea cazuri, a încerca să-i îndupleci e tot atât de inutil, precum inutile se dovedesc și reproșurile.

Ca și în majoritatea satelor și cătunelor în satul Skuratovo din raza comunei Dorohovo, unde urma să aibă loc o adunare sătească, urmele războiului erau prezente peste tot. Numărul văduvelor creștea continuu. Iar cei câțiva bărbați – invalizi, „scoși din evidențe”, aminteau tot timpul de război. În mormântările se țineau lanț.

În această toamnă a lui '41, puține lucruri mai aminteau de viața îndestulată de dinainte de război. Pentru zile-muncă colhoznicii primiseră mai nimic. Gospodăria personală era unica sursă de existență. Iar majoritatea familiilor aveau mulți copii.

Trebuia să ții seama de toate acestea. Un activist dibaci începea discuția cu colhoznicii interesându-se, întrebându-i ce vești mai au de pe front, cum trăiesc. Se mai întâmpla să întrebi o femeie despre omul sau despre feciorul ei și să nu-ți poată răspunde: înaintea ta factorul poștal adusese doliu în casă. În afară de asta, era greu să discuți pe-ndelete cu femeile – le așteptau treburile colhozului și cele multe casnice. Erau obligate să le facă pe toate.

Totuși, trebuia găsit timp și pentru a discuta, pentru a-i asculta atent pe oameni, pentru a-i ajuta cu vorba și cu fapta. Când ei își deschid sufletul, își spun păsurile și

necazurile, atunci poți să faci o adunare sătească.

Ceea ce-i impresiona pe oameni mai mult la adunări erau încercările prin care treceau locuitorii Leningradului asediat, bărbații și frații lor de pe front care apărau orașul de pe Neva, privațiunile pe care le suportau. În afară de faptul că glonteale vrăjmaș îi putea ucide în orice moment, mai era și foametea care secera multe vieți.

Cu lacrimi în ochi, femeile spuneau că nu vor precupeți nimic, vor da și ultima bucătică de pâine pentru a ușura cât de cât suferințele celor de dincolo de cercul blocadei dușmane.

...La ora fixată, în căsuța colhoznicei Klavdia Bogdanova din satul Skuratovo s-au strâns mulți săteni - bătrâni, femei și copii.

S-a așezat fiecare pe unde a putut, majoritatea - pe podea, după ce au întins șubele și scurtele. Priveau atent, cântărind din ochi persoana care le fusese trimisă. Se pare că e nouă la raion, n-o mai văzuseră pe la ei prin sat până acum. La masa de lemn, așezată la fereastră, alături de tovarășa de la raion a luat loc Anastasia Davâdova, o tânără de 23 de ani, secretarul Sovietului comunal Dorohovo. O știu toți, de la bătrâni la copii. E Nastenka lor. A crescut aici, înainte de război a condus căminul cultural. E un om bun și harnic.

S-a făcut liniște. De la masă s-a ridicat femeia venită la adunarea lor, reprezentanta Comitetului raional. După o scurtă introducere, a vorbit despre situația foarte grea a leningrădenilor, și-a exprimat convingerea că oamenii vor înțelege și vor aduce la Hvoinea carne, unt, smântână - fiecare cât poate. Se părea că vorbise la obiect, așa cum trebuia, cum cerea și ordinea de zi. Dar oamenii tăceau.

Nastenka Davâdova era neliniștită: ceva, un amănunt, îi scăpase vorbitoarei. Dar Nastenka nu se trăda. Toți ascultaseră cu atenție. Iar acum tac, privesc, se gândesc ce să spună.

Nu au trebuit să aștepte mult. Deloc timidă, Klavdia

Bogdanova a folosit dreptul de gazdă și a vorbit prima. Și-a trecut o mână peste părul de culoarea inului și cu o okaniemoale a început să-și spună păsurile. Bărbatul și cei doi băieți mai mari îi sunt pe front. Casa e plină de copii. Iar președintele colhozului „Krasnâi bor” nu vrea s-o ajute cu nimic. I se refuză totul, spunându-i-se că și altora le e greu. De vină pentru toate e războiul. De aceea, vezi ce faci, Klavdia Bogdanova, și nu conta pe conducere. Dar pe cine să contezi? Proviziile sunt puține, de abia poți să-ți hrănești copiii. Ce să fac, să rup de la gura lor? După Bogdanova s-au jeluit și alte femei. Și de sunt în aceeași situație, duc aceeași viață grea. De-abia o scot la capăt.

În acest moment, în discuție a intervenit un colhoznic în vârstă, îmbrăcat cu o manta uzată. Era invalid de război.

— Din ce spuneți voi, dragele mele, înțeleg că nu aveți ce împărți cu leningrădenii flămânzi. Nu te-nțeleg, Klavdia. Te-ai jeluit, ai oftat, dar în ogradă numai oi ai vreo șapte. Și o vacă – dă Doamne să aibă fiecare! Crești porci...

Klavdia a lăsat privirea în jos. În ochi avea lacrimi, îi era rușine de vorbele spuse de un fost soldat, un invalid, un tovarăș de front al bărbatului ei. Amândoi luptaseră pe Frontul Leningradului. Omul ăsta s-a întors acasă mai devreme numai pentru că fusese grav rănit.

Se părea că lucrurile luaseră o altă întorsătură: acum oamenii vor spune ultimul cuvânt, vor hotărî când să dea carnea, de unde va porni convoiul spre Hvoinaia, vizitii fiind copiii. Ei sunt gala chiar acum, noaptea, să plece la drum...

Dar omul e om. Se întâmplă că a înțeles tot și cu mintea și cu inima, că s-a hotărât, dar ar mai vrea să-i mai vorbească cinstitei adunări despre necazurile lui. Trebuie să te înarmezi cu răbdare, să știi să-l asculți, să-i împărtășești durerea, să-l ajuți cu ceva. Omul se va liniști sufletește, va spune un „da” al lui și nu va regreta că a rupt de la gura alor săi pentru a da altora ceva agonisit de el cu trudă și sudoare.

...După replica soldatului, Klavdia Bogdanova s-a pornit

din nou să-și spună necazurile, să vorbească despre soarta amară a femeii. Aici, răbdarea a părăsit-o pe tovarășa de la raion.

— Ei, Bogdanova, ce te-ai pornit să înșiri ca un popă. Ai vorbit o dată, ajunge!

— Așa, ca un popă zici... Vasăzică -sânt o proastă, o înapoiată - a ridicat tonul Klavdia, schimbându-se la față. Ochii i s-au îngustat. Și atâtea i-a zis femeii venite de la raion, încât acesteia i s-a făcut rău. Era greu ca cineva s-o mai poată opri pe Bogdanova; își rotea mâna de parcă rotea un bici:

— A venit la noi după carne. Și vrea să ne oblige... Hai, plecați la casele voastre, suratelor.

Obligați de stăpâna casei, oamenii s-au ridicat și au ieșit în uliță. Adunarea eșuase.

Trei zile le-au trebuit Nastei Davâdova și președintelui Sovietului comunal să repare greșeala. Au trecut pe la toate casele și au convocat din nou adunarea, tot în casa Bogdanovei. Klavdia a luat cuvântul tot prima. S-a întrerupt la jumătatea propoziției. A tras aer în piept:

— Mie îmi este milă de leningrădeni... Ce am spus? Mi s-a strâns mult amar în inimă și mi-am dat drumul la gură. Dar să mi se arunce așa în față!... Așteptați, vin imediat.

A ieșit fugind din cameră. Peste un minut a intrat din nou, trăgând după ea o oaie.

— Iată, poftim... s-o ducă leningrădenilor cu avionul. Ce, eu nu înțeleg?! Se poate să nu-mi fie milă de oamenii ce flămânzesc și pier? Și o să mai dau ceva.

Imediat s-au pornit... Nu poți reda în cuvinte însuflețirea ce i-a cuprins pe săteni. A doua zi, convoiului de sănii din apropierea centrului de comună Dorohovo, unde fixaseră punctul de adunare, i s-a alăturat un mare grup de țărani din Skuratovo. În sania din față s-a instalat colhoznicul invalid care o făcuse de rușine pe Bogdanova la prima adunare. Aceasta încheia coloana. Se îmbrăcase cu o șubă de oaie de toată frumusețea, purta cizme noi. Vroia tare

mult să arate tuturor că nu e deloc așa cum or fi crezut unii la adunare. Ca și ceilalți, nu a putut rămâne nepăsătoare la nenorocirea altora. Iată câți oameni buni din satul ei se grăbesc să ajungă la aerodromul de la Hvoinaia! Și ea a încărcat o sanie plină. A găsit ce să împartă cu leningrădenii.

După cum a spus Elizaveta Mihailovna Viatskih, lucrurile s-au îndreptat. Șefei Secției de propagandă adunarea de la Skuratovo i-a dat o lecție pentru toată viața.

Această întâmplare s-a petrecut în noiembrie '41 în satul Skuratovo, comuna Dorohovo, raionul Moșenskoe. Tot de la Anastasia Mihailovna Davâdova am aflat și marea nenorocire ce s-a abătut asupra Klavdiei Bogdanova: pe Frontul Leningradului i-au pierit și bărbatul, și cei doi feciori.

A trecut mult timp de atunci. Dar sosirea lui la Moșenskoe i s-a păstrat lui Tairov în memorie în toate detaliile ei. Cu multă căldură își amintea întotdeauna de Elizaveta Mihailovna Viatskih, primul secretar al raionului Moșenskoe, o femeie de un farmec și o noblețe rare. O întâlnea peste tot: și la sovietele comunale, și la adunările satești, și în câmp la lucrările agricole. Când apărea undeva, îmbrăcată în modestul ei costum albastru și cu cizme din pânză impermeabilă, era imediat înconjurată de săteni. Îi împărtășeau și bucuriile și durerile, discutau cele mai intime probleme. Elizaveta Mihailovna iubea oamenii și le-a transmis colegilor ei arta comunicării umane.

Viața Elizavetei Mihailovna n-a fost deloc ușoară. În războiul civil a plecat pe front, a luptat, a căpătat printre ostașii Armatei Roșii faima de bun orator. A venit apoi tifosul exantematic, complicații, câteva operații. În Războiul pentru apărarea patriei și-a pierdut soțul, medic militar. Căzuse lângă Tihvin, în noiembrie '41. În urma acestei cumplite încercări nu și-a pierdut cumpătul, a găsit în sine forța ca să-i poată consola pe oameni, să-i ajute, să trăiască împreună cu ei. Cuvintele pe care le rostea la adunările satești găseau ecou în inimile oamenilor, dădeau naștere

unor sentimente de generozitate și compasiune pentru soarta leningrădenilor, care înfruntau cu stoicism vicisitudinile, lucrând pentru front și sfidând foametea și moartea.

În acea seară de noiembrie, conducându-l pe Tairov la adunarea sătească, Elizaveta Mihailovna i-a urat succes:

— Puteți fi convins că colhoznicii din Moșenskoe vor face pentru Leningrad tot ce le va sta în putință.

— Și totuși sunt neliniștit, a recunoscut Tairov. Mă îngrijorează cei din cătune...

— Credeți că eu nu sunt neliniștită?... Și încă cum! Sunt îngrijorată, dar știu un lucru: oamenii de la noi sunt buni la suflet...

Timpul presa. E.M. Viatskih se pregătea să plece la Ustreka. N.A. Kalinin, secretar al Comitetului raional, și S.N. Nikitin, președintele Comitetului executiv, se grăbeau și ei spre alte adunări sătești.

...Adunările sătești. Acum, de de depindea în mare măsură ce cantitate de alimente va putea fi dusă la aerodromuri și expediată la Leningrad.

În biroul nu prea încăpător de la Sovietul comunal Moșenskoe nu aveai unde să arunci un ac. Tairov a privit atent lumea adunată: un tânăr, doi... și atât. Bărbați? Doar invalizi, și aceștia - câțiva. Pe toți cei în stare să țină arma în mâini războiul îi luase de la rosturile lor. Colhoznicii falnici și voinici care dominau în zilele de pace zgomotoasele iarmaroace luptau acum pe întinderile nemărginite ale Rusiei. Unii căzuseră în lupte și nu se vor mai întoarce niciodată în locurile natale. Câte înmormântări n-au zguduit satele, câți orfani nu s-au adăugat la cei existenți în aceste zile de toamnă! Foarte greu găseai o casă ocolită de năpastă.

— De-a lungul pereților, în grupuri mici, ședeau adolescenții, prezenți la orice adunare, povestește M.A. Tairov. Deși nu depășiseră cincisprezece ani, arătau ca niște flăcăiandri. Și ce nu făceau?! Pășteau vitele, îngrijeau

caii, pregăteau lemnele pentru iarnă și fânul pentru animale. În lipsa taților și fraților mai mari, grijile casei apăsau tot pe umerii lor. Fiecare se simțea stăpân în gospodăria lui. La adunare nu-i mâna curiozitatea, veneau să-l asculte pe tovarășul împluternicit de la Leningrad. Iar dacă se organiza un convoi de alimente la Hvoinaia, puteai conta pe ei.

Mai aproape de masă, pe bănci de lemn stăteau tații și bunicii celor de pe front. Eram emoționat ca un copil.

Cât timp oamenii se așezau și mai discutau, așteptând începerea adunării, repetam într-una cuvintele cu care vroiam să mă adresez celor prezenți. Priveam fețele, luminate slab de lampa cu petrol, ale bărbaților, femeilor și adolescenților. Președintele Sovietului comunal a făcut un semn: adunarea începe, gata cu discuțiile în grupuri. S-a așternut liniștea.

Prin fața ochilor mei defilau imagini de pe aerodromul Komendantski. Ostași răniți și neputincioși purtați pe tărgi de la mașinile sanitare la avioane. Privirile absente ale unor femei fără vârstă: foamea, bolile și gerul le transformaseră în decurs de două-trei luni pe frumoasele leningrădence în femei îmbătrânite înainte de vreme. Ochii copilașilor, pe care nu aveai putere să-i privești, strânseseră, parcă, întreaga suferință fără margini a uriașului oraș. Inima ți se strângea văzând acești ochi serioși și triști, care, parcă, nu mai erau ochi de copii.

M-am uitat din nou în jur, mi-am fixat privirile pe fețele unor săteni, ca și când aș fi căutat cunoscuți din timpurile de pace. Fără să aștept ca președintele Sovietului comunal, un bărbat masiv în manta, să se ridice în cârjele sale de la masă și să-mi dea cuvântul, am început să vorbesc, rupând liniștea grea de încordare.

Cuvintele trebuincioase au venit de la sine. După ce m-am prezentat ca împluternicit al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian, le-am povestit ce văzusem pe aerodromuri, pe străzi și în casele

Leningradului asediat. Le-am vorbit despre suferințele populației și ale celor ce apărau orașul.

Le-am transmis rugămintea lui Andrei Aleksandrovici Jdanov de a aduce la Leningrad pe calea aerului cât mai multe alimente, în special carne. La Hvoinaia aviatorii navelor de transport așteaptă să încarce avioanele.

Tairov le-a spus că Comitetul de Stat al Apărării a stabilit ca norma de transport în 24 de ore să fie de 200 tone de carne. Și le-a mai spus că avioanele care fac zilnic curse eroice la Leningrad au fost luate de pe front, unde fiecare aparat are o valoare neprețuită, și că de nu trebuie să zboare la Leningrad pe jumătate goale. Aceasta ar fi o crimă față de leningrădeni, față de Patrie, care, în aceste momente grele pentru orașul de pe Neva, a trimis, fără să ezite, zeci de avioane în ajutorul lui.

— Tot ce puteți - pentru o clipă Tairov a tăcut și i-a privit pe sătenii care-l ascultau într-o tăcere profundă —

aduceți, dragi tovarăși, la aerodromul din Hvoinaia. Căci pier cu miile cetățenii din orașul asediat, pier cu miile vitejii apărători ai Leningradului.

După ce a pronunțat aceste cuvinte, Tairov a respirat adânc. Nu-și dezlipea privirile de pe fețele sătenilor. Liniște. Toți tac. „Ei, gândea el, te-ai dovedit un prost agitator, Tairov¹¹. Deodată, a văzut câteva femei ștergându-și lacrimile. Da, cuvintele ajunseseră la inimile oamenilor. Faptul că nu au reacționat imediat este firesc.

Și astăzi lui Mihail Alekseevici îi sună în urechi vocea răgușită a unui colhoznic, tată a mulți copii: „Ce mai stăm pe gânduri? Frații noștri ruși, sovietici pier și noi să nu-i ajutăm?”

Cel ce vorbise așa a tăcut brusc. Cu mâinile tremurânde și-a scos din pufoaică batista, și-a șters lacrimile, a dat din cap vinovat, arătând că-i este rușine de slăbiciunea sa. Apoi, s-a scuturat, s-a îndreptat și și-a pus batista la loc în buzunar. S-a întors spre femeia lui și, ca și cum ar fi vrut s-o convingă pe ea și pe ceilalți despre importanța deosebită a

hotărârii luate de el, a zis:

— Oameni buni, mâine pregătesc sania și duc carne pentru leningrădeni...

Adunarea a reacționat afirmativ.

— Lucruri călduroase - lână, cizme de pâslă - trebuie? — a întrebat o femeie în vârstă care ședea alături. A tăcut. A scos o băsmăluță, a despăturit-o și a scos la iveală înștiințarea, care întotdeauna însemna pierderea unui om drag.

— Citește, oaspete drag! Și i-a întins lui Tairov hârtia.

Emoționat, Mihail Alekseevici a început să citească cu voce tare: „Fiul dumneavoastră, soldatul telefonist Leontiev, Vladimir Pavlovici, de loc din raionul Moșenskoe, regiunea Leningrad, născut în 1924 a căzut în lupta pentru Patria socialistă; credincios jurământului militar, el a dat dovadă de eroism și bărbăție...”

Cât timp Tairov a citit înștiințarea, în încăpere a domnit o liniște mormântală. După aceea, oamenii au început să se foiască, să vorbească.

Cineva spunea în șoaptă că această colhoznică își petrecuse la război și bărbatul, și feciorul cel mare.

În timp ce participanții la adunare își reveneau din emoție, femeia, liniștindu-se puțin, a întrebat din nou despre lucruri călduroase.

— Poate că or ajunge și la ai mei, la bărbatul și feciorul meu, a încheiat ea.

— Sigur vor ajunge, a repetat Tairov.

— Dar vitele tăiate cum să le aducem: întregi sau tranșate? — curgeau întrebările.

— Aduceți-le cu coame și copite. Vor face piftie din de. Nu le jupuiți, căci și din piele fac mâncare.

Au trecut la votare, mai mult pentru a respecta regula. Practic, hotărârea fusese luată.

Au stabilit: convoaiele de sănii vor pleca a doua zi, noaptea, pentru ca dis de dimineață să fie încărcate avioanele.

În acele două zile, pe care Tairov le-a petrecut în raioanele Hvoinaia și Moșenskoe, în absolut toate satele raioanelor estice s-au desfășurat adunări sătești cu aceeași ordine de zi: „Colectarea de produse alimentare pentru ajutorarea Leningradului¹”. Deși pe alocuri s-au mai comis unele greșeli, care au fost imediat îndreptate, cetățenii au răspuns cu o impresionantă unanimitate la apelul de a da o mână de ajutor leningrădenilor.

NU E NEVOIE DE CHITANȚE, TOVARĂȘI

După ce a ascultat raportul prezentat de M.A. Tairov, împluternicitul Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul oerian, despre colectarea și transportarea alimentelor la Leningrad, despre înaltul patriotism manifestat de colhoznicii din raioanele Moșenskoe, Hvoinaia, Pestovo, Liubâtin, Borovici și din alte raioane estice ale regiunii, A.A. Jdanov a rugat să se transmită oamenilor muncii din aceste raioane recunoștința fierbinte a leningrădenilor pentru ajutorul acordat. „Leningradul nu va uita niciodată faptele lor de eroism”, a spus el.

Acea dimineață de noiembrie nu se va șterge nicicând din memoria lui Tairov. La patru dimineața era în picioare. Deși adunările sătești decurseseră bine, nu-i dădea pace un gând: „Dar dacă cei din Moșenskoe vor întârzia?” Nici de îndepărtatele gospodării din raionul Pestovo nu era prea sigur.

E adevărat, în acest raion se deplasase V.G. Kostina, secretar al Comitetului regional al Comsomolului, pe care Tairov reușise s-o cunoască bine de când lucrau împreună în comisie. Valentina se angajase să organizeze în raioanele Pestovo și Borovici convoaie comsomoliste cu produse din carne. Era o tânără energică, întreprinzătoare, știa cum să-l ia pe fiecare. Și, totuși, îndoielile nu-l părăseau.

La toate adunările țăranii ceruseră ca săniile să plece a doua zi, la miezul nopții. Ca și cum, în urma unei alarme, trebuiau să îndeplinească o misiune de luptă. Și era, într-

adevăr, o misiune de luptă. Fiecare cursă a unui avion însemna o contribuție - fie ea și mică - la îndeplinirea operației aeriene de o importanță uriașă pentru leningrădeni. În realizarea acestei operații, a cărei principală forță o constituiau echipajele avioanelor de transport, erau antrenați zeci de mii de oameni. Iar colhoznicii din raioanele nord-estice nu puteau fi considerați în niciun caz o forță auxiliară, complementară. Dimpotrivă, participarea lor devenise o componentă de excepțională importanță a acestui unic mijloc de comunicare al orașului asediat.

Dar, oricât de bine decurseseră adunările sătești, Mihail Alekseevici era neliniștit.

— ... După ce m-am îmbrăcat în gi'abă, îmi deapănă în continuare amintirile M.A. Tairov, am ieșit din casă. Când am ajuns la șosea și șoferul a oprit motorul, am auzit în depărtare zvon de clopoței și nechezat de cai.

Nu cumva vin? Am scrutat zarea și mi s-a luat o piatră de pe inimă. În depărtare, pe câmpia troienită, înainta încet convoiul de sănii. Pentru o clipă am fost cuprins de un sentiment straniu: nu era niciun război, țăranii din Moșenskoe mergeau în treaba lor, fără să se grăbească, savurând plăcerea unei vesele și agitate zile de târg.

Am așteptat până când sania din frunte a ajuns în dreptul meu. Vizitiul ședea în partea din față a săniei, acoperită grijuliu cu preșuri colorate, lucrate în casă. Țăranul bărbos și-a răsucit o țigară. Era îmbrăcat într-o scurtă nouă de blană, peste care trecuse o cingătoare roșie; în picioare avea cizme de pâslă negre cu turetcile îndoite. De o hulubă prinsese un steguleț, iar de arcul hamului - o placardă mică: „Dragilor leningrădeni, de la colhoznicii din Moșenskoe!”

L-am recunoscut imediat: era colhoznicul care vorbise primul la adunarea de la Sovietul comunal.

Ca și cum nu-mi credeam ochilor, l-am întrebat:

— De unde veniți? Ce duceți?

— Cum de unde? — mi-a răspuns vesel colhoznicul. De la Moșenskoe. Ia citește ce scrie aici... Ce, nu m-ai recunoscut în scurtă și căciulă? Duc, dragă tovarășe, carne. Ridică preșul și privește... Așa cum ne-ai spus: o vită tăiată, cu coarne, cu copite, cu tot... Ia uite câți suntem!

A îmbrățișat câmpia cu privirea și a spus cu mândrie în glas:

— Tot raionul a răspuns la apel...

Convoiul s-a pus în mișcare, îndreptându-se spre Hvoinaia. Vântul care sufla în rafale aducea dinspre aerodrom vuietul avioanelor - mecanicii probau motoarele... Sania din frunte, cu vizitiul ei bărbos, a dispărut în depărtare. Dar cuvintele bătrânului colhoznic stăruiau încă în mintea lui Tairov: „Tot raionul a răspuns la apel”. Printre cei ce mânau caii erau mulți, foarte mulți băieți și fete. Și câțiva țărani în vârstă. Cu strigăte blajine ei îndemneau într-una caii: „Hai, hai, mai iute! Dii, dragule, grăbește-te!...”

Poate că acum, într-una din săniile încărcate cu carne, smântână, cartofi uscați, minate spre aerodrom, se afla și Vasili Dniitrievici Dmitriev, țăran din satul Ronino, comuna Kușavera care aducea la înfățișare cu colhoznicul din fruntea convoiului.

De la Matriona Timofeevna Zaițeva, instructor al Comitetului raional de partid Hvoinaia, Tairov a aflat cum a decurs adunarea la Ronino. I-a povestit despre comunistul V.D. Dmitriev, brigadier în colhoz, tată a opt copii. Deloc vorbăreț, posac de felul lui, brigadierul era, cu toate acestea, foarte stimat de consăteni pentru bunătatea, pentru hărnicia lui proverbială. Era, însă, foarte bolnav, suferea de plămâni. Se poate spune că la adunarea de la Ronino Vasili Dmitrievici a dat tonul discuției, a orientat-o de la început pe făgașul cel bun. Și nu a vorbit prea mult. Dar cum a vorbit! S-a ridicat, a făcut o plecăciune consătenilor, reprezentanților raionului. Apoi a spus scurt că dăruiește leningrădenilor vaca. S-a auzit un „ah! —

prelungit. Nevasta lui s-a luat cu mâinile de cap și a spus: „Vino-ți în fire, Vasenka, ești în toate mințile? În afară de mine și de tine mai avem opt guri. Cu ce-i vom hrăni pe copilași?”

Dar Vasili Dmitrievici o ținea una și bună: „Nu-ți fie teamă, nevastă, o să trăim. N-o să murim. Puterea Sovietică are grijă de toți. Laptele de oaie e tot atât de bun ca și cel de vacă... O să creștem și porci... Avem cartofi. Vezi doar ce se petrece la Leningrad... Copilași, ca ai noștri, mor de foame.. Dmitriev s-a așezat și și-a acoperit imediat ochii cu mâinile ca oamenii să nu-i vadă lacrimile. Dar nu le-a putut ascunde. Și dacă acest om nu și-a putut ține plânsul, și dacă și-a dat singura vacă din ogradă, înseamnă că la Leningrad e rău.

Dar, după ce s-a liniștit, Dmitriev s-a ridicat din nou și, ca și cum nu ar fi existat un trimis al raionului care prezida adunarea, a luat el cârma.

— Gata cu plânsul, suratelor! Cred că v-ați spus toți cuvântul. Dacă plângeți înseamnă că ați înțeles ce se întâmplă la Leningrad. Propun să se scrie în hotărâre că noi, toți, nu vom precupeți nimic și vom da orașului câte o vacă sau o oaie tăiată, precum și alte alimente.

Fără să mai aștepte alt îndemn, toți au ridicat mâna.

...Un ceas mai târziu, Tairov a putut constata la aerodrom ce aduseseră țăranii. În sănii se aflau nu numai vite tăiate, dar și ulcele cu smântână, carne sărată, unt topit, răchițele, cartofi uscați, obiecte din lână, chisele pentru soldați (când or mai fi avut timp să le coase?!), obiele călduroase, împachetate frumos în pânză de în. Într-un cuvânt, a dat fiecare ce a putut și ce a avut.

Cei din Moșenskoe au fost primii. În urma lor veneau la Hvoinaia lungi convoaie din alte raioane apropiate, asemenea unor pâraie ce se vărsau într-un râu. Izvorau de la hotarul de miazăzi al raionului, de lângă satul Meglița. După Meglița li se alăturau colhoznicii din Mășleascie, Jernovka, Savino, Timonino... Pe drumul ce mergea de-a

lungul râului Uver, spre nord, convoaiele deveneau tot mai lungi. În segmentul Moșenskoe—Melehovo li se alăturau țăranii din satele Miheevo, Dorohovo, Ustreka, Iakovișci, Zakarasenie. Iar de acolo până la Hvoinaia era o palmă de loc. Ocolind Pogorelovo și Melehovo, convoaiele treceau prin Zadolie, cel mai mare sat din raionul Hvoinaia, unde le așteptau țăranii din cătunele apropiate. Apoi treceau prin satele Șilovo, Savino, Belkovo și ajungeau în centrul de raion. Până la aerodrom mai era o jumătate de oră de mers...

Pe aerodrom, de Tairov s-a apropiat o fată cu ochi albaștri, într-o scurtă bine croită și cu o căciuliță de blană albă pe cap. O chema Alia Zaharova.

— Vă transmit salutări de la Valea Kostina. Ea și Fedia Sâsoev, secretarul Comitetului raional Borovici al Comsomolului, sosesc la Hvoinaia cu un convoi comsomolist...'

Tairov a ghicit că discuta cu secretarul Comitetului raional Pestovo al Comsomolului. Și a mai aflat că flăcăii din Borovici vor rămâne la Hvoinaia și vor intra în brigada de încărcători de pe aerodrom, condusă de I.F. Fomin, contabil la Comitetul executiv raional.

— Deci, de la Pestovo a venit un întreg convoi comsomolist. Bravo! — a spus Tairov.

— De venit a venit, dar la biroul de achiziționare a vitelor s-a produs o mare aglomerație și cei de acolo nu mai prididesc cu preluarea cărnii de la colhoznici.

— Mă duc imediat să descurc lucrurile.

Nimeni nu a crezut că convoaiele vor veni într-un șuvoi continuu.

Pentru a nu-i ține pe oameni prea mult în frig, Tairov a dat ordin ca mesele și cântarele să fie aduse cât mai aproape de locul de staționare a avioanelor. Împuternicitul Consiliului militar le-a amintit pe un ton hotărât celor ce recepționau carnea:

— Fiecare colhoznic să primească chitanță. Explicați

oamenilor că statul nu rămâne dator. Nu uitați să scrieți și domiciliul...

Nu de mult, aflându-ne la Moșenskoe și Hvoinaia, am parcurs itinerarul convoaielor de sănii care transportaseră ajutorul în alimente dat de colhoznici Leningradului.

O impresie deosebită ne-a produs întâlnirea cu Andrei Nikolaevici Nikolaev, fost președinte al Sovietului comunal Zadelski, și cu fiica lui, Anna Andreevna. Aproape toate rudele lor trăiesc în sate și cătune din raionul Moșenskoe. Și nu există familie din numerosul neam al Nikolaevilor, care, atunci, în noiembrie '41, să nu fi răspuns la apelul autorităților locale, al Comitetului regional de partid și al Consiliului militar al Frontului Leningradului.

Andrei Nikolaevici și fiica lui își amintesc de adunarea satească și de cuvintele rostite cu acel prilej de M.A. Tairov, de convoaiele de sănii înaintând în noapte.

A doua zi după adunare, Anna, care atunci avea 16 ani, i-a cerut tatălui ei sania mică folosită pentru plimbări în zile de sărbătoare.

— O înham pe Albișoara și duc la aerodrom carne de oaie, carne sărată și răchițele, i-a spus ea. Nu le vor lua în avioane, dar le vor da răniților din spital...

După 40 de ani, am găsit-o pe Anna Andreevna la Leningrad (este zugrav ia Uzina de mașini-unelte „Kotlearov”) și am rugat-o să ne povestească cum a dus alimentele la Hvoinaia.

— Într-o noapte, își amintește Anna Andreevna, unchii mei Aleksandr, Mihail și Efim (acesta din urmă a luptat la Leningrad, a fost grav rănit și s-a întors în sat) s-au abătut pe la noi. Tata. Voia să-i aducă în casă pe dragii oaspeți pentru a le da un ceai fierbinte. „La înapoiere nu vă ocolim, dar acum ne grăbim”, i-au răspuns.

Mergeam unul după altul. Nu ne era somn deloc. În fața și în spatele nostru scârțâiau tălpile săniilor, caii sforăiau, iar clopoței sunau de ne bucurau sufletele. Când s-a arătat Hvoinaia, a început să ningă tare.

La aerodrom am ajuns în zori. Albișoara mea s-a speriat tare de zgomotul avioanelor, aproape să iasă din hulube. Motoarele huriau de ne asurzeau. Încet-încet, Albișoara s-a domolit. Ardeam de nerăbdare. Vroiam să văd avioanele, să le văd de aproape. Asemenea uriași nu văzusem niciodată. De câteva ori trecuseră pe deasupra satului nostru, Șilovo. Se duceau, probabil, la Leningrad. Dar privite de jos de nu păreau atât de mari. Despre aviatori și despre faptele lor de vitejie ne povesteau bătrânii. Și despre Leningrad știam câte ceva – în sat primeam scrisori de la oamenii noștri plecați pe front.

Ne-am apropiat de mese și de cântare. Alături am vă-

— Zut băieți din satul vecin așezând vitele tăiate în stive, ca lemnele. Pe stive puneau tăblițe cu greutatea lor. Apoi, la vreo cinci metri de noi, au trecut tineri care se îndreptau spre avioane. Toți aveau combinezoane de blană, căști de zbor și cizme de blană. Înalți și arătoși. Iată, deci, cum arată aviatorii! Te poți îndrăgosti de fiecare dintre ei. Ceea ce am văzut după aceea m-a uluit: aviatorii au cărat carnea cot la cot. Cu încărcătorii. Apoi unul dintre ei, cel mai înalt și mai frumos, a primit o hârtie, probabil foaia de drum a încărcăturii pe care trebuia s-o transporte. Am înțeles că acest aviator era cel mai mare, comandantul avionului.

Ne-a venit rândul să descărcăm. Omul care cântărea și dăduse aviatorului hârtia i-a făcut -semn cu mâna lui tata: „Hai, cârmește, nu ține oamenii în loc!” „Bine, bine, cârmese într-o clipă”. Era contabilul de la Sovietul raional. Tata ne-a explicat: pe aerodromul din Hvoinea el conduce brigada încărcătorilor.

...E rândul nostru. Dau preșurile la o parte și, deodată, aud pe unul din unchi, probabil unchiul Efim, văicărindu-se de parcă se întâmplase o nenorocire. Așa și era: un aviator duce pe brațe o fată, iar el este alb tot. Fata era moartă, își dăduse sufletul pe drum. Din cauza istovirii. Iată ce fac blestemații de fasciști... Trec mereu aviatori ducând de braț femei și bătrâni aproape morți. Toți au fețele galbene ca

ceara.

Mă uit la tata. Încremenise. Nu l-am văzut niciodată așa. Iată ce poate face durerea omenească. Și numai aici la aerodrom am înțeles noi toți ce se petrece la Leningrad. Am fi dat totul, fără să mai pregetăm, numai să-i salvăm pe leningrădeni de moartea prin înfometare.

— La treabă, ' oameni buni!

— Strigățul ne-a scos din starea de amorțeală.

Au început cu sania tatii. Am pus carnea pe cântar. Un civil i-a întins lui tata imediat o chitanță: „Ține, dragă tovarășe. Multe mulțumiri. Va veni vremea ca statul să se socotească cu voi pentru carne”. Tata s-a întristat, a făcut un gest de refuz: „De ce jigniți oamenii? Păstrează chitanța. Nu am venit să vindem carne, ci să salvăm oameni de la foamete”. L-au susținut și unchii mei: „N-avem nevoie de chitanță. N-o luăm...”

Nimeni nu a mai vrut să ia chitanță. În timp ce cântăreau carnea, îl văd pe tata că se urcă în sanie. Tușește, de parcă s-ar pregăti să țină o cuvântare. Așa și face. Nu m-am așteptat. Nu-l știam deloc orator. Dimpotrivă, era un om tăcut. De când mă știu nu l-am auzit ținând o cuvântare. S-a îndreptat, și-a scos căciula și a început să vorbească. Nu-mi mai amintesc vorbele lui. Dar de i-au mișcat pe oameni. A ieșit un fel de miting. După ce și-a terminat cuvântarea, tata a sărit din sanie și s-a dus glonț la aviatori. L-a îmbrățișat pe fiecare în parte. „Băieți, spuneți-le leningrădenilor că o să le mai trimitem carne. Spuneți-le și ostașilor să-i bată zdravăn pe nemernicii de hitleriști”.

Apoi, un aviator a ținut o cuvântare de răspuns. A mulțumit țăranilor pentru bunătatea lor. A spus că peste o oră și jumătate toate alimentele vor ajunge la destinație.

După câteva minute au pus în funcțiune motoarele. Avioanele au început să ruleze încet spre pistă, ducând cu de darurile țăranilor. Pe cer a apărut racheta de start, sub privirile colhoznicilor ținuiți locului de emoție, navele și-au luat zborul. Înainte de a ieși din câmpul vizual, luând

înălțime, au alcătuit formația. Nu exista o priveriște mai încântătoare pentru cei prezenți pe aerodrom! „Se grăbesc să ajungă la timp” – spuneau cu satisfacție sătenii.

Iar convoaiele nu aveau sfârșit. În acea zi, numai Hvoinaia a adus la aerodrom 80 tone de carne. A doua zi — 100, a treia — 110. Au fost perioade când expediau Leningradului 150 tone de carne pe zi. Iar ceea ce aviatorii nu luau la bord — varză murată, ulcele cu ciuperci și răchițele —, totul era dus la spital sau la punctele de distribuție a hranei leningrădenilor evacuați. Așa că nu degeaba aduceau țăranii fel de fel de murături și fructe de pădure.

Tairov comunica mulțumit la Vologda îndeplinirea graficului zilnic de expediere a alimentelor pe calea aerului. Peste câteva zile, pilotul-curier i-a adus o notiță de la Ștâkov: „Eh, Tairov! V-au depășit cei de pe TB-3. Ei duc până la 200 de tone pe zi”. Când s-au întâlnit, Terenti Fomici i-a spus: „Da, colhoznicii sunt grozavi. Avem oameni de aur. Iar pentru notiță să nu te superi. Am trimis-o așa, ca să vă îndemn. Ați făcut posibilul și chiar imposibilul^{4*}”.

Într-una din zilele lui noiembrie, înghesuit printre jumătățile de vită înghețate, Tairov zbura la Leningrad pentru a prezenta Consiliului militar al Frontului un raport.

— Trecând în revistă impresiile acumulate în zilele petrecute la Hvoinaia, povestește Mihail Alekseevici, nu am observat că depășisem Ladoga și că ne aflam deasupra Leningradului. Am aterizat cu bine.

După mai puțin de o oră eram la Smolnâi. Andrei Aleksandrovici Jdanov m-a primit într-un mod foarte amical. Vroiam să-mi încep raportul chiar din prag; doream foarte mult să-i povestesc despre patriotismul țăranilor, în special al celor din Moșenskoe și Hvoinaia. Dar Andrei Aleksandrovici m-a invitat să iau loc, după care mi-a oferit un ceai. Zborul din acele vremuri deasupra Ladogăi nu suferă nicio comparație cu cel de azi.

După ce a văzut că m-am încălzit puțin și că mi-am; venit

în fire, Jdanov mi-a spus: „Acum, povestește”.

Ceea ce îi spuneam nu era un raport obișnuit: datele oficiale, cifrele alternau cu exemple de viață. Am relatat detaliat cum donează țărani alimente pentru leningrădeni, oferind uneori ultima bucățică. Nu am uitat să-i vorbesc despre țărani din Moșenskoe. După ce i-am spus că niciunul nu a vrut să ia chitanță – și, urmându-le exemplul, **k** fel au făcut aproape toți țărani din celelalte raioane –, emoționat, Andrei Aleksandrovici a spus: „Transmiteți colhoznicilor, aviatorilor, tehnicienilor, tuturor lucrătorilor de la baza aeriană, brigăzilor de încărcători mulțumirile călduroase ale Consiliului militar și ale mele”.

Într-unul din articolele publicate în „Novgorodskaja Pravda” după război, fostul președinte al Comitetului executiv al raionului Hvoinaia, I.S. Sergheev, scria:

„Colhozurile și colhoznicii din raionul Hvoinaia au donat leningrădenilor peste șase mii de vite, porci și oi, precum și o mare cantitate de alte alimente. Un inestimabil ajutor în alimente au dat Leningradului și vecinii noștri, raioanele Moșenskoe, Liubâtino, Pestovo, Borovici, Opecenskoe și Efimovski. Toate alimentele au fost aduse la aerodromul de la Hvoinaia”.

Așa s-a scris încă o pagină – fără precedent în istorie – în letopisețul apărării Leningradului despre sprijinul dezinteresat; acordat de colhoznicii din raioanele răsăritene ale regiunii Leningrad locuitorilor și luptătorilor orașului-erou.

CELE MAI GRELE ZILE

ZBORURILE DE LA NOVAIA LADOGA

La 15 noiembrie 1941, Consiliul militar al Frontului Leningradului a. Hotărât să afecteze 30 de avioane de transport PS-84 pentru transportul de alimente de la Novaia Ladoga la Leningrad. Norma de lucru a acestor aparate era de cel puțin două curse pe zi.

După îndeplinirea ocestei misiuni, Consiliul militar a ordonat tuturor avioanelor de transport să revină la vechea

bază - aerodromul de la Hvoinaia, de unde continuau, să ducă alimente în orașul aflat în blocadă.

Într-o dimineață de noiembrie '41, colonelul S.D. Râbalcenko, șeful Statului major al Flotei aeriene militare de pe Frontul Leningradului mergea pe Bulevardul Nevski acoperit de zăpadă. Orașul încercuit trăia. Din loc în loc întâlnea grupuri mici de leningrădeni aproape epuizați - femei, adolescenți, bătrâni. Oamenii făceau treburile absolut necesare. Înghămați la o sanie, doi băiețandri și câteva femei în vârstă cărau lemne. Înseamnă că astăzi în locuințele lor va fi cald. Pe trotuarul celălalt o fetiță și un băiețel trăgeau o sanie cu un cadavru pe ea. În familia lor astăzi va fi o mare tristețe: blocada a luat viața unui om drag - poate mamă sau tată, poate frate sau soră... La ușile magazinelor alimentare - cozi lungi. Oamenii așteptau să se aducă și să se distribuie pâinea pe cartelă: „125 de grame de asediu, jumătate foc și jumătate sânge”. Nu departe de Gostinâi Dvor, câteva femei, băieți și fete luau apă de la o țeavă spartă în găleți, bidoane și ulcioare. O făceau în tăcere. Mișcările le erau domoale, economicoase. Una dintre femei a pus găleata lângă un troian și s-a apropiat de o fotogazetă pe care afișaseră fotografia proaspete.

S-a întors și a spus ceva celorlalți. Lângă ea au venit alte femei și au început să comenteze ceva. Râbalcenko s-a apropiat și a înțeles ce provocase această animație neobișnuită; căci oamenii se dezobișnuiseră să mai lege o conversație pe stradă.

Femeile nu-și luau ochii de pe fotografia care înfățișa un pilot stând lângă un mare bimotor. Asemenea unui cavaler bun, căpitanul îi privea pe acești oameni ajunși la capătul puterilor cu un zâmbet blând.

— Sub fotografie, ne spune Stepan Dmitrievici Râbalcenko, puteai citi că Dmitri Kuznețov, căpitan, loctiitorul comandantului unei escadrile de transport din Grupul de aviație-Moscova cu misiune specială efectuează

În zilele cele mai grele pentru oraș un număr record de curse, cu alimente între Novaia Ladoga și Leningradul asediat.

Femeile erau foarte bucuroase că de, orășence ajunse într-o situație disperată, nu au fost uitate de restul țării. La Leningrad se transportă alimente chiar și cu avionul!

Tocmai în ajun, la Smolnâi, raportându-i lui A.A. Jdanov, membru al Consiliului militar al Frontului, date operative despre acțiunile aviației, sublimasem că escadrile de avioane de transport PS-84 au plecat de la Hvoinaia la aerodromul intermediar de la Novaia Ladoga, de unde, conform unei hotărâri a Consiliului militar al Frontului, efectuează curse regulate cu alimente la Leningrad pe cea mai mică deschidere a podului aerian. Raportam zilnic lui A.A. Jdanov despre activitatea aviației, inclusiv a celei de transport. Consiliul militar aprecia operativ și exact situația în permanentă schimbare și făcea tot posibilul pentru ca podul aerian să funcționeze din plin, în special în „sezonul mort”.

Portretul căpitanului D. Kuznețov nu apăruse întâmplător pe bulevardul Nevski. El inițiasse o întrecere sui-generis. A piloților pentru sporirea numărului de curse cu alimente la Leningrad și pentru o încărcare corespunzătoare a navelor. Era un aviator curajos,. Viteaz. Zbura și ziua și noaptea, în orice condiții meteorologice, știa să și riște atunci când situația o cerea. Această din urmă calitate s-a manifestat din plin în perioada zborurilor de la Novaia Ladoga. Aici el a condus detașat în întrecere. Puternicii și experimentații lui rivali, comandanții de nave A. Kalina, A. Kulikov, V. Șutov, V. Zaerko, F. Ilcenko, A. Semenov, G. Benkunski, S. Frolovski, A. Dobrovolski, M. Skrâlnikov și alții, îi călcau literalmente pe urme. De fiecare dată, însă, el reușea să câștige 200—250 de kilometri și, ca printr-o minune, economisea timp pentru una sau chiar două curse suplimentare. Intr-o zi, D. Kuznețov a depășit de trei ori norma pentru 24 de ore: a efectuat pe ruta Novaia Ladoga-

Leningrad cinci curse, cu o încărcătură de 20 de tone. Se părea că acest fapt depășea limitele omenești. Dar acesta era D. Kuznețov: când trebuia, făcea și imposibilul.

Sufletul întrecerii piloților și a personalului tehnic erau I.M. Karpenko și V.P. Legostin, comisari ai Grupului de aviație-Moscova și ai Grupului nordic special, I.K. Poterailo, șeful secției politice a Grupului de aviație-Moscova, comisarii escadrilelor Grupului de aviație-Moscova I.S. Bulkin, M.M. Komarov, I.M. Kuznețov, D.S. Goncarenok și comisarii bazelor aeriene S.L. Okun (aeroportul Komendantski) și I.S. Smirnov (aeroportul Smolnoe). Aceștia erau instructori politici experimentați și se bucurau de un meritat prestigiu în rândurile personalului de zbor și tehnic.

— Întreaga activitate ce se desfășura la sol - pregătirea aparatelor pentru zbor, încărcarea și descărcarea lor, grija pentru condițiile de viață și pentru hrana aviatorilor, contactele cu organele locale de partid și de stat, lucrările de construcții și multe, multe altele - cădea pe umerii comisarilor escadrilelor, ne-a povestit în timpul unei întâlniri la Moscova I.M. Karpenko, fost comisar al Grupului de aviație-Moscova. În întreaga lor muncă ei se sprijineau pe organizațiile de partid ale escadrilelor. Majoritatea piloților și mulți ingineri și tehnicieni erau membri de partid. Toate problemele importante legate de zborurile la Leningrad se discutau în adunările de pai'tid.

I.M. Karpenko ne spunea că în aceste adunări se discuta la obiect, critica era directă, aspră, indiferent de persoană, hotărârile erau concrete. În escadrile, agitatorii și propagandiștii desfășurau o muncă eficace, aveau loc cu regularitate informări politice și convorbiri, apăreau gazete de perete și foi volante de luptă. O mare atenție se acorda muncii educative individuale în cadrul echipajelor, în care, adesea, se încadrau și comisarii, îndeplinind funcții de pilot sau trăgător de bord.

Echipajele navelor erau solidare, unite și disciplinate, ne

spunea Iosif Mihailovici, ceea ce ușura munca instructorilor politici. În escadrile și echipaje domnea o atmosferă de încredere și stimă reciprocă. Toți se adresau cu numele mic și patronimicul, uneori chiar și cu gradul militar. Nimănui nu trebuia să-i explici prea mult cum să îndeplinească o misiune de luptă. Fiecare își înțelegea imediat colegul, atât în aer cât și la sol. Și încă un amănunt ce caracteriza atmosfera din grupul nostru: oamenii nu știau ce este servilismul, slugărnicia, adularea și nesinceritatea. Oamenii erau direcți, principiali, spuneau adevărul în față, oricât de dureros ar fi fost... Și, ca în orice colectiv, cea mai convingătoare agitație era exemplul personal al comandanților și comisarilor.

Multe zboruri în unități și mari unități de pe front, departe în spatele inamicului și în Leningradul asediat a efectuat locotenentul major I. Bulkin, comisar al escadrilei a treia, mecanic de bord iscusit care, în caz de nevoie putea să-l înlocuiască și pe pilot. Era atestat în această specialitate și a luat de multe ori manșa în mâini, inclusiv în situații grele.

Zeci de zboruri la Leningrad au făcut comisarii escadrilelor a patra și a șasea, I. Kuznețov și D. Goncarenok.

Escadrilele cu baza la Hvoinaia constituiau o grupă monolită. Nu trecuse nicio săptămână de la constituirea grupei, alcătuite din trei escadrile, când aviatorii au aflat că navigația pe Ladoga a încetat complet. Grupa-Leningrad a primit ordin să. S, e transfere imediat la aerodromul de campanie Novaia Ladoga și să treacă la curse în suveică pe cel mai scurt segment al podului aerian; Novaia Ladoga-Leningrad.

Zilele erau din ce în ce mai scurte. Dar apropierea aerodromului de la Novaia Ladoga de Leningrad și cantitățile considerabile de alimente existente la bazele din apropiere au făcut posibilă sporirea la maximum a numărului de curse.

Ca și altădată la Hvoinaia, nici la Novaia Ladoga nimeni

nu se pregătise pentru o asemenea evoluție a evenimentelor.

Printr-o hotărâre din 15 noiembrie 1941v (adoptată în ziua întreruperii navigației), Consiliul militar îl obliga pe generalul M.I. Samohin, comandantul Forțelor aeriene militare ale Flotei din Baltica, să asigure pregătirea aerodromului de la Novaia Ladoga și a tuturor serviciilor lui pentru primirea navelor de transport, acoperirea aparatelor pe rutele respective de către avioane de vânătoare ale Flotei. Generalul maior A.M. Șilov răspundea de aducerea alimentelor la aerodrom și de încărcarea lor în avioane.

Ca și la Hvoinaia, conducătorii organelor locale de partid și de stat aveau foarte multe probleme de rezolvat.

De mare ajutor le-a fost tuturor experiența acumulată de escadrilele de PS-84 în intervalul de o lună și jumătate în care zburaseră de la Hvoinaia la Leningra'd.

...Se încheia prima zi de muncă a aviatorilor pe ruta Novaia Ladoga-Leningrad.

Grupa de PS-84 condusă de căpitanul Kuznețov se întorcea din a treia și ultima cursă. În timp ce se pregăteau pentru aterizare, aviatorii au văzut jos șlepuri distruse de bombe, saci de" făină plutind pe bucăți mari de gheață, depozite de alimente și cheiuri distruse.

Pe drumul de la aeroport la cămin ei s-au întâlnit cu un grup de marinari. S-au oprit.

— Cum ați zburat, băieți? — a întrebat un marinăr vârstnic.

— Normal, a răspuns Kuznețov.

Tonul lui trăda, însă, neliniște.

— Vasele noastre stau ancorate... Ladoga ne oprește. Acum toată speranța e în voi, a intervenit un marinăr tinerel.

Kuznețov s-a încruntat.

— Speranța e speranță, a spus el, dar acum cu trei curse de abia biruim...

Era evident, comandantul grupei nu era mulțumit.

— De abia biruiți... Și iaca vine noaptea. Ziua e tot mai scurtă, a conchis marinarul cel vârstnic. Când să mai zbori...

— Dacă ne vom strădui, vom putea zbura de patru cincinci ori, i-a răspuns ferm Kuznețov.

— Ce tot născocеști tu, Dmitri? — a obiectat unul dintre aviatori.

— Ce-am născocit? — a sărit Kuznețov. Tu nu vezi cum încarcă avioanele? Cum a fost la Hvoinaia? Ai uitat? Aici - vai și amar! Încărcarea durează 40 de minute. Expedierea aparatelor durează și ea. Socotește și tu: dacă reducem acest timp, nu scoatem o cursă-două în'plus?

De el s-a apropiat un comisar.

— Ne-am sfătuit cu aviatorii. Există numeroase propuneri în legătură cu sporirea numărului de curse. Să ne întrunim întâi noi, comuniștii, să chibzuim bine.

...Aviatorii nu agreau cuvântările lungi. Așa a fost și acum. S-au strâns după cină la căminul personalului de zbor. Erau după o zi grea. Ședința a durat mai puțin de o oră. Toți au înțeles că trebuie intensificat traficul pe ruta lor.

Consiliul militar al Frontului Leningradului a aprobat noua schemă a zborurilor de la Novaia Ladoga. Ea permitea scurtarea aproape la jumătate a drumului spre Leningrad, oferea posibilitatea de a efectua trei sau chiar mai multe zboruri pe zi.

Goncearenok și-a început intervenția cu o relatare a discuției dintre aviatori și marinari. Adunarea s-a animat și mai mult. Goncearenok s-a adresat direct participanților la adunare:

— Așadar, câte curse putem face? Poate Kuznețov nu are dreptate?

Cineva din sală i-a răspuns:

— Cinci sunt multe, dar patru putem.

Atunci stabilim ca normă patru curse, a conchis Goncearenok și a prezentat câteva calcule convingătoare.

El a spus că după regulile din Leningrad un kilogram de unt se împarte la 50 de persoane, iar un kilogram de produse concentrate – la 20 de persoane. Un avion transportă într-o cursă 2 500 de kilograme și hrănește 125 000 de leningrădeni.

— Și nu e greu de socotit câte alimente ducem în patru curse, a spus comisarul.

Fiecare participant a încep «t să facă mental calcule, într-o zi, 30 de avioane pot transporta în oraș 75 de tone. Iar dacă efectuează patru curse – 300 de tone. Deci, 100 de tone peste norma stabilită pentru noiembrie de Comitetul de Stat al Apărării. Și dacă ținem seama că pe calea aerului se transportau numai alimente cu valoare calorică ridicată, nu e greu să ne imaginăm importanța acestui ajutor.

Făcând aceste calcule, aviatorii nu știau că pe alt traseu al podului aerian, având ca puncte de plecare îndepărtate aerodromuri de campanie din regiunea Vologda, își desfășurau din plin zborurile în Leningradul asediat echipajele bombardierelor grele din regimentul șapte.

S-a păstrat un proces-verbal laconic al ședinței de partid, mai bine spus o consemnare a unor intervenții. Le reproducem.

Valuhov (comandant de navă). La noi s-a dat o normă medie de încărcare pentru toate aparatele – două tone. Norma ar trebui stabilită pentru fiecare aparat în parte. Căci nu sunt toate la fel... Eu, de pildă, pot lua 270 de kilograme în plus... Propun să se țină seama de acest lucru • atunci când se stabilește misiunea...

Kuznețov (comandant de navă). Propun să se elimine din aparate caloriferul, piesele de rezervă și sculele. În locul lor putem lua 50—70 de kilograme în plus în fiecare avion.

Vasiliev (comandant de navă). Propun să se discute cu organele respective problema înlocuirii ambalajului greu din lemn cu altul din hârtie, pânză de sac sau placaj. După calculele mele, aceasta ne-ar permite să transportăm zilnic la Leningrad o cantitate suplimentară de alimente de cinci

tone.

După cum vedem, intervențiile au fost concrete, laconice. La fel de concretă a fost și hotărârea adoptată în unanimitate.

Când s-au despărțit, cineva i-a spus lui Kuznețov:

— Ei, Dmitri, ține-te bine, acum toți îți vom urma exemplul.

...Aerodromul de la Novaia Ladoga se afla pe malul stâng al Volhovului (acum aici se află o așezare de pescari și o imensă livadă de porni fructiferi). În apropierea locului de staționare a navelor, în pădurea de pini, se aflau depozitele de alimente.

Aici veneau camionetele cu alimente, pe care le aduceau de la malul Ladogăi. Îneântătoare sunt aceste locuri: vărsarea Volhovului în marea-lac, căsuțele vechi din cărămidă și bârne; catedrala Sfântul Nicolae cu săgeata ei de argint, ce amintește de săgeata de pe clădirea Amiralității din Leningrad; casa din lemn, cu ferestre mari, care a adăpostit adunarea ofițerilor din regimentul „Suvorov” („Suzdal”), hanul... Novaia Ladoga este un vechi oraș rus, de o vârstă cu Leningradul.

Dar, aflându-se pe mai, lângă peretele de acostare, nimeni nu mai urmărește meandrele canalului ce pornește din Ladoga, nu mai privește vechile clădiri și biserici, nu mai admiră superba deltă a bătrânului râu, ce-și aduce apele în-imensul bazin al capricioasei Ladoga, când blândă, când furioasă.

V

Orașul este în permanență bombardat de pe pământ și' din aer. Principalele ținte sunt depozitele de alimente, cheiurile și aerodromul. Alarmerle se țin lanț.

Cheiurile sunt pustii. Văzduhul nu mai este săgetat de sirenele vaselor. Remorcherele și șlepurile stau nemișcate, semn că navigația s-a întrerupt.

Dar orașul trăiește, muncește. Pe aerodrom e o forfotă continuă.

Ce bizar se plămădește soarta oamenilor în timp de război! în acele zile pe străzile din Novaia Ladoga puteai întâlni mari savanți rupți de laboratoarele și activitatea lor preferată din institute, regizori, scriitori, artiști plastici, actori cunoscuți care-și întrerupseseră îndeletnicirile lor creatoare, muncitori de la Uzina „Kirov” sau de la Uzina metalurgică... Războiul îi dezrădăcinase, le modificase ritmul de viață. Dar toți acești oameni, care tocmai coborâseră din avioane, aveau ceva comun: grija pentru destinul orașului lor și voința de a sacrifica totul pentru a apropia ziua victoriei.

Leningrădenii evacuați erau conduși la punctele de distribuire a hranei și de cazare temporară din crângul Marina și din clădirea școlii. Numărul lor creștea continuu, ajungând la 3 000—3 500 de persoane pe zi.

Punctele de distribuire a hranei nu puteau face față și atunci în clădirea din cărămidă cu un etaj a fostului regiment „Suzdal” s-a înființat o cantină cu program permanent.

De aici persoanele evacuate erau îmbarcate în autocamioane și autobuze și plecau mai departe, spre est. Dar nu erau mașini suficiente. Cine putea, pleca pe jos.

Străzile orașului erau continuu străbătute de cirezi de vite, coloane de automobile, de convoaie de sănii cu carne, făină, unt. Deasupra Ladogăi vuietul avioanelor nu conținea o clipă; grup după grup, de se îndreptau spre Leningrad.

— la uite, spune șoferul unei camionete pline de carne, care se oprește în apropierea malului Ladogăi. Zboară carnea noastră, se grăbește.

NS-au oprit și celelalte.

’ - Dar ce jos zboară avioanele!

— Zboară frumos. Parcă plutesc pe lac.

Privește avioanele în zbor și A.M. Fadeev, președintele Comitetului executiv orășenesc. El merge de-a lungul Volhovului și inspectează stivele de saci cu produse

alimentare acoperiți cu prelate și bine camuflați de pe de-

barcaderul colhozului de pescari „Kalinin”. În septembrie și octombrie aici s-au adus pe râu mari cantități de făină și crupe. O mare parte din de au fost transportate de marinari pe malul vestic înainte de venirea „sezonului mort”. Ceea ce a rămas la Novaia Ladoga ajunge, după calculele lui Fadeev, pentru câteva zile bune de muncă pentru aviație. E bine că au putut să achiziționeze de la populație aproximativ 400 de tone de carne de vită. Șoferii muncesc pe rupte. Nu-i sperie drumurile proaste.

Recent ne-am întâlnit la Novaia Ladoga cu conducători ai organelor locale de partid și de stat din anii războiului – A.M. Fadeev, N.S. Denisov și N.S. Eršov. De la ei am aflat numeroase amănunte despre felul cum era organizată achiziționarea și aducerea la aerodrom a alimentelor, despre patriotismul locuitorilor orașului.

— Când a început transportul de alimente pe calea aerului din orașul nostru ne-am adresat populației cu rugămintea de a-i ajuta pe leningrădeni, își amintește N.S. Eršov. La adunări oamenii spuneau: „Trebuie s-o facem. Și asupra noastră se poate abate urgia”. Discuțiile erau scurte: „Tu dai vaca?” „O dau”. „Și eu o dau-l.

Pretutindeni au hotărât să se lase o vacă la două-trei familii, iar restul să le dea la fondul de ajutorare a Leningradului...

Nu s-a manifestat nicio nemulțumire. Opinia era unanimă: dacă trebuie, dăm și ultima bucățică.

Spiritul de abnegație al locuitorilor orașului se manifesta în toate. Căruțele, săniile și autocamioanele cărau alimente din satele de pe malul celălalt al Volhovului; s-a pus problema ca trecerea râului să se facă mai rapid. Pod nu exista. Gheața era subțire, bacul nu funcționa; în plus, acesta din urmă avea o capacitate mică. Dar orașenii au găsit soluția. Au luat un șlep vechi, i-au reparat puntea, i-au pus un motor ce funcționa cu benzină. Când „noul bac” a fost gata, au venit oamenii cu spargheți, răngi, topoare și

ferăstraie. Au tăiat un canal de zece metri lățime de la un mai la altul. Și au început să gonească „bacul”.. El putea transpune autocamioane încărcate. Aducerea alimentelor din satele de pe malul celălalt se făcea acum mult mai repede. Depozitele de pe aerodrom creșteau continuu.

În 24 de ore, Novaia Ladoga trimitea la aerodromurile Komendantski și Smolnoe 30—40 de nave de transport. De acolo primea tot atâtea. La timpul potrivit, în zona aerodromului își făceau apariția „ișaciki”, conduse de piloți ai aviației marine.

Erau aviatorii din regimentele de vânătoare ale brigăzii 61 a lui I.G. Romanenko. Ei așteptau în pătratul ordonat caravanele de PS-84 și le escortau peste Ladoga, până la malul vestic. Acolo „uliii” îi dădeau în primire pe protejații lor piloților din regimentul 286, care însoțeau aparatele până la aerodromul Smolnoe, unde le acopereau aterizarea.

Dimineața s-a primit buletinul meteorologic: zăpadă și plafon jos de nori. A început să viscolească. În bordeiul dispecerului sună telefoanele. Bordeiul este împărțit în două de un bufet. Piloții și navigatorii precizează rutele, fac calcule. Dacă au câteva minute libere, citesc, joacă șah, scriu scrisori. Hărțile de zbor se află în bufet, unde, altădată, erau cești, pahare, farfurii. Degajând un plăcut miros de mere, bufetul le aduce aminte de vremurile de pace.

Aici e și Dmitri Kuznețov. Are câteva minute de odihnă, joacă domino cu colegii. Zgomotul plăcuțelor de domino îl deranjează pe dispecer, care nu lasă deloc jos receptoarele telefoanelor.

— Fraților, vă rog, mai încet!

Afară s-a dezlănțuit o puternică furtună de zăpadă; pe o asemenea vreme nu se poate zbura. Kuznețov și colegii săi au sentimentul că războiul le-a acordat un concediu de o scurtă zi de iarnă și de o noapte bântuită de viscol. Dar se aude semnalul, comanda de decolare. Timp bun de zbor nu este și nici nu va fi.

Dar nici de dimineață n-a fost timp bun de zbor. Cu toate acestea, Kuznețov și-a condus de patru ori grupul lui de nouă aparate la Leningrad. Era încredințat că va zbura și a cincea oară, deși știa că toată lumea este obosită. Și el era la capătul puterilor. Dar trebuia...

Aviatorii ies din bordei. Îi învăluie viscolul. Nu se vede nimic. Cum să zbori pe furtuna asta teribilă?... Dar zboară. În față au un zid alb. Evoluează jos de tot, ca să distingă solul. Brusc, în față le apar niște dealuri împădurite. Trebuie să posezi un al șaselea simț pentru ca să intuiești la timp, prin perdeaua groasă de zăpadă, aceste obstacole, să le simți, să manevrezi și să nu te zdrobești de de.

...A doua zi, în raportul operativ al comandantului escadrilei, Buharov, se spunea:

v, La 19 noiembrie, D.V. Kuznețov a luat la bord peste trei tone de alimente și, în pofida timpului nefavorabil și a faptului că o parte a aparatului a fost acoperită de gheață, a executat magistral un zbor orb și a aterizat pe aerodromul Komendantski”.

După două zile, un alt raport operativ releva:

„La 21 noiembrie, avioanele grupului condus de Kuznețov au dus apărătorilor orașului 211,8 tone de alimente. Și-au îndeplinit perfect misiunea următorii comandanți de echipaje din acest grup: V.I. Șutov, I.G. Mosalev, A.D. Kalina, V.I. Zaerko, M.I. Bâcikov, G.K. Kojevici, I.I. Seleznev și N.N. Simakov”.

Rapoartele sunt extrem de laconice. De nu spun că toate aceste zboruri au fost foarte periculoase și riscante. Inamicul, care deținea superioritatea numerică în aer, urmărea să paralizeze transportul aerian în oraș, să-i condamne pe leningrădeni la moarte prin înfometare. Avioanele de vânătoare germane, care studiaseră bine acest traseu, erau prezente pe toate segmentele lui. De regulă, avioanele noastre de vânătoare duceau o luptă inegală. Nu întotdeauna izbuteau să protejeze aparatele de transport.

La 19 noiembrie, când grupul lui Kuznețov a efectuat cu succes câteva curse la Leningrad, un alt grup de PS-84 a fost atacat prin surprindere de Messerschmitt-uri.

Iată cum au decurs lucrurile. În apropierea aerodromului Komendantski, avioanele de vânătoare germane au reușit să incendieze avionul condus de cunoscutul pilot E.R. Kireev.

Aparatul a fost grav avariat. Un proiectil l-a ucis pe comandantul navei și l-a rănit grav pe pilotul secund, A.I. Jukotski. Slăbit de o puternică hemoragie, pierzându-și din timp în timp cunoștința, acesta a reușit, totuși, să ajungă la aerodrom și să aterizeze. În această luptă, de o înaltă măiestrie și de mult curaj a dat dovadă comandantul unei alte nave, V.I. Șutov; printr-o manevră dibace și îndrăzneță, el a reușit să iasă de sub focul inamicului și să salveze aparatul și alimentele.

O soartă tragică a avut M.E. Jukov, al cărui aparat a fost atacat la mică înălțime de patru avioane de vânătoare deodată. Aparatul a luat foc și a căzut.

Aceste lupte i-au convins o dată în plus pe aviatori de valoarea imensă pe care o au în înclăștarea cu inamicul stăpânirea de sine, sprijinul reciproc, înaltul spirit de răspundere pentru viața echipajului, a pasagerilor, pentru prețioasa încărcătură.

— Odată, într-o zi senină, 14 avioane de transport au aterizat pe aerodromul de la Tihvin pentru a lua de acolo carne, ne relatau comandantul de escadrilă V.A. Pușcinski și locțiitorul lui, A.I. Semenov. Ga de obicei, echipajele au ajutat la încărcarea cărnii în avioane. Imediat după terminarea acestei operații, deasupra aerodromului au apărut 12 Junkers-uri care trecuseră prin barajul tunurilor antiaeriene. Situația părea fără ieșire. O secundă-două și aparatele germane vor trece la atac: mitralierea și bombardarea aerodromului.

Dar s-a petrecut un lucru la care fasciștii se așteptau cel mai puțin. „La mitraliere!” – a strigat Mihail Skrâlnikov,

comandant de navă, și - a alergat primul la avion. S-au aruncat la mitraliere trăgătorii, radiotelegrafiștii, mecanicii de bord, printre care și comisarul escadrilei, I.S. Bulkin.

Barajul de foc al celor câteva zeci de mitraliere grele i-a obligat pe fasciști să se retragă. Ei au încercat să atace din nou, dar de data asta i-a întâmpinat un foc și mai bine organizat. Imensă ne-a fost bucuria când am văzut cum, aruncând la întâmplare bombele, avioanele inamice părăseau câmpul de luptă.

...A venit și momentul ultimei curse a aviatorilor Grupului-Moscova de la Novaia Ladoga la Leningrad. După o jumătate de oră de zbor au aterizat pe aerodromul Smolnoe. Acolo au descărcat alimentele și au luat la bord pasageri.

— Cu aceasta, activitatea voastră pe aerodromul Novaia Ladoga s-a încheiat, le-a comunicat aviatorilor dispecerul. Înainte de căderea nopții trebuie să vă întoarceți la bazele voastre - Hvoinaia și Kușavera.

Aviatorii au părăsit Novaia Ladoga cu sufletele grele de tristețe. De pe acest aerodrom au zburat nu mai mult de o săptămână, dar el a rămas pentru totdeauna în memoria lor. Aici, fiecare a efectuat 25—30 de zboruri. Și ce zboruri! Cu adevărat de foc! Aici, pe acest traseu, i-au pierdut pe tovarășii lor E.R. Kireev, M.E. Jukov, I. U. Jantiev... Cu numai trei-pătru zile în urmă le auziseră vocile, le simțiseră căldura mâinilor, șezuseră împreună la cantină... Era greu să se împace cu dispariția unor colegi credincioși, de nădejde, cu care războiul îi unise. Mulți simțeau că lasă aici o parte din ființa lor.

...Avioanele au aterizat pe înserat la Hvoinaia și Kușavera.

Pe aerodromul din Hvoinaia aviatorii au fost primiți ca niște rude apropiate, ca oameni dragi. Fetele din brigada sanitară nu-și ascundeau lacrimile de bucurie... O jumătate din locuitorii așezării au venit din nou la aerodrom. Fiecare voia să-i salute pe piloți, să afle cum e „acolo”, la

Leningrad.

În drum spre clădirea aeroportului, de Semenov și Bulkin s-a apropiat o femeie de vârstă mijlocie cu un copil de zece ani de mână. Era Olga Ivanovna Ivanova, stăpâna casei în care fuseseră ei încartiruiți.

— Să mergem acasă, i-a invitat femeia. Să vă dau de mâncare după atâta drum. Am pregătit câte ceva.

— Mama a făcut clătite, le-a șoptit băiețelul.

— Salut, Vovka! Bulkin i-a dat o bomboană. Parcă ai mai crescut cât am lipsit noi.

— Ia! Semenov a scos din buzunarul combinezonului un pachet de pesmeți și l-a dat băiatului; apoi și-a aruncat preferatul în sus.

Aviatorii s-au scuzat că nu pot să meargă acasă acum. La aerodrom li se ordonase: adunarea la cantină!

— Olga Ivanovna, a spus Semenov, o să gustăm diseară clătitele...

În drum spre cantină au fost opriți de fete.

— Astă seară, după cină este program artistic și dans, i-a anunțat vechea lor cunoștință, Rimma Neceaeva.

— Totul e pregătit pentru dumneavoastră. Veniți, vă rog. Vă așteptăm, a adăugat, roșind, o fată înăltuță, cu ochi negri.

Apoi au fost abordați de o femeie tânără și simpatcă. Era Vera Nikolaevna Fedorova, frizerița.

— Bine ați venit, băieți! O, ce v-a crescut părul! Nu vă primesc așa la serbare.

— Acceptăm critica. Ascute foarfecele, a răspuns pentru toți Bulkin.

Aviatorii o cunoșteau pe această femeie energică încă de când lucra pe aerodrom. Vera Nikolaevna a făcut de toate: a încărcat avioane, a nivelat pista, a cărat răniți, a păzit alimentele. Apoi au convins-o să lucreze la frizerie. Și acolo a rămas.

...La sfârșitul lunii noiembrie, își amintește E.I. Zverev, secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia, au sosit

aici Piotr Sergheevici Popkov, președintele Comitetului executiv orășenesc Leningrad, și generalul-maior Vasili Sergheevici Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile.

Oaspeții nu au rămas la sediul Comitetului raional de partid nicio jumătate de oră – doar atât cât să fie informați în legătură cu problemele care-i interesau.

— E timpul să mergem, a spus Zverev. Ne așteaptă aviatorii.

Această cină la cantina personalului de zbor a fost numită ulterior „banchet”. Deși nu a fost nimic neobișnuit. Pe masă erau aceleași căni cu aceeași rație de front

— 100 de grame, aceleași daruri ale grădinilor și pădurilor din Hvoinaia – ciuperci, castraveți, varză murată, ceapă...

Dar nimeni nu puneă gura pe mâncare. Toți priveau curioși spre masa comandanților, unde se așezaseră oaspeții. Molokov a deschis cutiuțele cu ordine și a desfăcut brevetele.

A luat cuvântul Piotr Sergheevici Popkov. El a transmis asistenței mulțumiri din partea Comitetului' de Stat al Apărării, Consiliului militar al Frontului Leningradului, a lui Andrei Aleksandrovici Jdanov pentru ajutorul neprețuit acordat leningrădenilor.

— Știm, dragi tovarăși, că ați făcut tot ce v-a stat în putință, a spus el. Nu vi se poate reproșa nimic.

După ce a privit fețele aviatorilor, a continuat:

— Dacă fiecare dintre dumneavoastră va putea lua în avion un chintal în plus, vom salva încă o mie de oameni. Leningradul se află într-o situație extrem de cri tică. S-au pus în mișcare primele coloane de autocamioane cu alimente pe drumul de gheață. Vă mulțumim pentru munca dumneavoastră plină de sacrificiu.

Apoi a vorbit Vasili Sergheevici Molokov. El a dat citire ordinului, a toastat pentru cei decorați, le-a urat aviatorilor zboruri reușite.

Alte cuvântări n-au mai fost. După Molokov s-a ridicat Kuznețov, care a rostit doar trei cuvinte:

— Servim Uniunea Sovietică!

În vizită la aviatori au venit elevii din clasele superioare, care au dat un concert. Cel mai mare succes l-a înregistrat Lia Makarevskaja, elevă în clasa a șaptea.

Dar mai bine să-i dăm cuvântul chiar Liei Aleksandrovna Makarevskaja, profesoară emerită a R.S.F.S.R., actualmente directoare a școlii medii din Hvoiaia. Ne-am întâlnit în toamna lui 1980. Lia Aleksandrovna ne-a promis că-și va aminti tot ceea ce este legat de acele îndepărtate zile și ne va trimite o scrisoare detaliată.

„Era război, scrie L. A. Makarevskaja, și semnele lui le întâlneai la tot pasul: aerodrom, aviatori, pe care până atunci nu-i văzuse niciun locuitor al liniștitei noastre așezări, spitale, evacuați... Dar viața este astfel rânduită încât toate acestea se îndeplineau cu îndeletnicirile pașnice. Hvoiaia trăia. Noi, elevii, învățam, citeam, repetam în cercul dramatic, îi supravegheam pe copiii de la centrul de primire, îi ajutam pe părinți, pe mamele noastre. Căci majoritatea bărbaților luptau pe front. Mergeam la cinematograf, la dans...

Aici veneau și aviatorii. Locotenenți și căpitani înalți și frumoși; delicați și curtenitori, ei invitau fetele la dans. Am cunoscut un aviator, un băiat din Moscova. Nu avea nici 20 de ani împliniți. Mi-a povestit multe lucruri interesante despre Capitală, despre teatrele de acolo, despre mama și sora lui. Nu l-am mai văzut de atunci...

Îi adoram pe acești băieți veseli și puși pe glume, care sfidau moartea zburând pe orice vreme.

Adesea, noi, elevele, dădeam concerte la club pentru aviatori. Ne primeau cu multă căldură, în special atunci, în acea seară de noiembrie 1941... Fiecare număr era întâmpinat cu asemenea aplauze că nu-ți mai venea să părăsești scena. Îmi amintesc că am dansat „Țigăncușa”, dar, în loc să urmăresc dansul, mă uitam mereu la

spectatori.

La a doua ieșire a mea în scenă am citit un fragment din „Bătrâna Izerghil”, despre Danko cel viteaz, care și-a smuls inima din piept și a transformat-o în torță pentru a lumina calea oamenilor, fără să ceară nimic pentru sine. Cu câtă atenție ascultau spectatorii minunata legendă! Și o ascultau chiar eroii, care erau gata în fiecare zi să-și dea inima și viața pentru oameni, pentru leningrădenii aflați departe și, totuși, atât de aproape!”

...A doua zi, abia se crăpa de ziuă când piloții Grupului de aviație au ridicat navele în aer. Peste 20 de minute au aterizat la Podborovie. După căderea Tihvinului, aici a început să fie adusă din toate colțurile țării o mare cantitate de alimente pe Calea ferată de nord. Încărcau carne, ciocolată, praf de ouă, afumături. Tot aici au reușit să-i cunoască pe piloții de vânătoare de însoțire din regimentul 154, care în ajun veniseră la Podborovie pe Tomahawk-uri (avioane americane din dotarea acestei unități de aviație). Sub protecția lor, comandanții caravelor zburătoare s-au îndreptat spre Leningrad.

DINCOLO DE LIMITELE POSIBILULUI

Piloții de vânătoare de însoțire care protejau în 1941 traseele podului aerian spre Leningradul asediat efectuau în medie 60-70 zboruri de luptă pe lună, în timp ce instrucțiunile și piloții americani de vânătoare considerau că 30—40 de zboruri constituiau limita posibilităților umane.

În jurnalul operativ al regimentului 127 de vânătoare există următoarea înșeninare: „La 24 noiembrie 1941, patru „ciaika” din regiment însoțeau 16 bombardiere TB-3 care zburau încărcate la Leningrad. Din cauza vremii proaste, bombardierele s-au abătut de la traseu și în zona Lodeinoe Pole au intrat sub focul finlandezilor. În timpul acestui tir concentrat, avionul locotenentului N. A. Zelenov a fost avariat, iar sublocotenentul V. P. Dobronravin nu s-a mai întors din misiune¹’.

În jurnalul pierderilor în luptă sublocotenentul V. P. Dobronravin figura ca dispărut.

„Dispărut fără urmă”... Aceste cuvinte scrise în dreptul numelui unui ostaș, al cărui destin a rămas – din diferite motive – neelucidat, constituie una din tristele consecințe ale războiului. Multe forțe și multă vreme s-au consumat pentru a elucida misterul ce-l izolează pe cel dispărut de eroii Marelui război pentru apărarea patriei. Aproape zilnic, ziarele, radioul și televiziunea comunică noi nume de eroi ai bătăliilor de altă dată, care multă vreme au făcut parte din categoria celor dispăruți fără urmă.

Așa s-a întâmplat și cu sublocotenentul Viadimir Pavlo. Vjci Dobronravin din regimentul 127 de aviație, a cărui faptă de vitejie a devenit cunoscută la mulți ani după război. M. A. Bojenov și K. S. Ivanov, comandanți a două bombardiere, participanți la acel zbor din noiembrie, ne-au relatat faptele.

În ziua aceea, 16 bombardiere din regimentul 7, încărcate până la refuz cu alimente, au decolat de pe un aerodrom din spatele frontului și s-au îndreptat spre Leningrad. În apropiere de Ladoga, li s-au alăturat patru „ciaika”, avioane de vânătoare din regimentul 127. Cerul era acoperit de multe straturi de nori, care, uneori, ajungeau până la pământ. Avioanele trebuiau să evite zonele cu nebulozitate mare și periculoasă. De aceea, grupul a fost nevoit să se abată de la traseul lui și o vreme s-a aflat deasupra pozițiilor trupelor inamice. Surpriza și deruta acestora nu au durat mult. Inamicul a declanșat imediat un uragan de foc asupra aparatelor masive și greoaie, folosind mitraliere, puști, instalații antiaeriene semiautomate.

Imediat au venit în ajutor avioanele de vânătoare de însoțire. Două „ciaika” au trecut la atac. Au luat de câteva ori cu asalt pozițiile inamice, reducând la tăcere multe puncte de foc. Dar a apărut și un alt nod de apărare inamic. Asupra bombardierelor s-a dezlănțuit un nou uragan de foc.

În luptă s-au avântat alte două „ciaika”. Cu unul dintre aparate s-a întâmplat ceva, drept care, a ieșit din luptă și, coborând, s-a îndreptat spre sud, dincolo de pozițiile inamicului. Celălalt a continuat atacul: în picaj sau în zbor planat mitralia pozițiile inamice. Un tun semiautomat a tras asupra lui. Nimeni nu știe ce s-a întâmplat în clipele următoare. Ori pilotul aparatului a fost ucis sau grav rănit, ori proiectilul care a lovit avionul a scos din funcțiune sistemul de dirijare. Continuând picajul, „ciaika” a coborât vertiginos ca o săgeată spre centrul nodului de apărare inamic; din locul în care s-a produs coliziunea s-a înălțat spre cer o coloană uriașă de foc și fum.

Grație curajului și bărbăției piloților de vânătoare Zeîenov și Dobronravin, grupul de bombardiere grele a depășit zona periculoasă și a dus încărcătura la destinație.

Locotenentul N. A. Zelenov, al cărui avion fusese avariat, nu a putut vedea ultimul atac al coechipierului său; deoarece V. P. Dobronravin nu s-a întors la regiment și despre el nu au parvenit niciun fel de informații, în jurnalul pierderilor în luptă, în dreptul numelui lui a apărut mențiunea „dispărut fără urmă”. Nikolai Andrianoviei Zelenov, Erou al Uniunii Sovietice, a decedat în 1944 fără a reuși să elucideze soarta colegului său; de aceea, însemnarea despre Dobronravin a rămas mulți ani în arhiva regimentului.

Astăzi știm că sublocotenentul Vladimir Pavlovici Dobronravin a săvârșit la 24 noiembrie 1941 o faptă eroică, apărând grupul de bombardiere care transportau alimente la Leningrad.

Spre mijlocul lui noiembrie '41 însoțirea avioanelor de transport devenise foarte dificilă. Numărul aparatelor PS-84 se mărise, cursele lor se înmulțiseră, iar avioanele de vânătoare nu reușeau să însoțească toate aparatele de transport pe Frontul Leningradului. Uneori, pentru însoțirea convoaielor aeriene erau trimise în cel mai bun caz două avioane de vânătoare, alteori – chiar unul singur. De obicei,

aviatorii noștri de vânătoare erau nevoiți să înfrunte un inamic ce deținea o îndoită sau întreită superioritate. Ei luptau dincolo de limitele posibilului, zilnic se ridicau în aer de cinci-șase ori și aproape dș fiecare dată se băteau cu avioanele de vânătoare germane.

Cu același eroism apărau avioanele de transport și tinerii piloți din regimentul 286 de însoțire. Ei și-au îndeplinit cu cinste misiunea de luptă.

Dar aceasta i-a costat scump. Până în februarie 1942, regimentul 286 pierduse în luptă o treime din personalul de zbor. Spre sfârșitul anului 1942, din primul efectiv al regimentului rămăseseră în viață doar patru piloți.

Neînfricații piloți piereau în lupte aeriene inegale, apărând cu bărbăție navele de transport care salvau de la moarte prin înfometare populația și pe apărătorii orașului asediat.

Da, aviatorii piereau, dar podul aerian, care lega trainic Leningradul de țară, funcționa.

Piereau, ieșeau din funcțiune și aparatele. Deși aceste pierderi nu erau considerate irecuperabile, a le refaca era foarte greu, iar uneori pur și simplu imposibil. Au fost zile când în regimentele de însoțire funcționau doar trei-patru aparate.

Piloții, care-și pierdeau avioanele în luptele inegale, suportau foarte greu situația de „călăreț fără cal”, sufereau mult din cauza distrugerii aparatelor de luptă. Nimeni nu le reproșa nimic, căci doi trebuiau să se, bată cu patru, șase sau opt-zece fasciști. În aceste lupte inegale cum să mai protejezi aparatul când și viața ta este tot timpul amenințată! Și, totuși, pe „călăreții fără cai” trebuia să-i înțelegi. Ei știau din proprie experiență cât de mult voiau aviatorii de vânătoare germani să întrerupă legătura salvatoare a Leningradului cu Pământul cel Mare.

În această situație, pierderea posibilității de a lupta era insuportabilă.

N-aveai cu ce alina durerea „călăreților fără cai”: pe front

veneau foarte puține avioane. În toamna anului 1941 o serie de fabrici de avioane erau „pe roți”, pe drum, iar producția de serie a noilor aparate de luptă de abia se înfiripa undeva departe, în spatele frontului.

Dar nu era în firea inginerilor, tehnicienilor și mecanicilor regimentelor de aviație de luptă să stea și să aștepte „vreme bună”. Și dacă piloții spulberau toate nor— mele și reprezentările obișnuite, zburând și luptind uneori dincolo de granițele posibilului, nici tehnicienii și nici mecanicii nu se lăsau mai prejos. Ei făceau adevărate minuni prin ingeniozitatea și inventivitatea de care dădeau dovadă în repararea aparatelor avariate.

Erau cazuri când se strecurau pe „pământul nimănui”, și chiar pe teritoriul inamicului, acolo unde fuseseră depistate avioane sovietice sau germane avariate; de acolo le cărau fie întregi – uneori cu ajutorul unor dispozitive ingenioase –, fie demontate. Apoi, în atelierele de reparații, avioanele erau montate la loc și repuse în funcțiune. Și totul – cu mâinile lor, în condiții de l’ront, fără instrumentele, utilajul și materialele necesare.

— Îmi amintesc un caz, ne spune generalul colonel S. D. Râbalcenko, când, în timp ce acoperea o caravană de PS-84, Mihail Gorbacev, pilot din regimentul 286, a fost lovit și a trebuit să așeze avionul pe gheața Ladogăi. Inginerul șef al regimentului, Vladimir Volkov, împreună cu un „călăreț fără cal”, un tehnician și cu șoferul unei camionete au adus avionul avariat la atelier. Peste două zile aparatul putea zbura.

Exemplul tehnicienilor și mecanicilor era urmat și de lucrătorii de la atelierele de reparații și de la baze. Ei reparau aparatele avariate în termene extrem de scurte,

Când i-am relatat lui A. A. Kuznețov, secretar al Comitetului orășenesc de partid Leningrad, „minunile” ce se petrec în atelierele de reparații, și anume faptul că în decurs de două-trei luni lucrătorii de acolo reușiseră să redea zborului peste 50 de aparate de luptă, Aleksei

Aleksandrovici a spus:

— Trebuie să acordăm rații alimentare suplimentare muncitorilor din atelierele de reparații ale aviației; vă rog să vă îngrijiți de acest lucru...

A. A. Kuznețov mi-a cerut, de asemenea, să întocmesc o listă de materiale și utilaje necesare acestor ateliere.

— Trebuie pusă la punct repararea aparatelor de luptă, a spus el. În acest scop putem conta pe sprijinul întreprinderilor leningrădene.

Tehnicienii și mecanicii de aviație trudeau mult. Faptele lor de eroism erau cotidiene și nespectaculoase – iată de ce nu s-a gândit nimeni să le consemneze. Aveau o singură misiune: să pregătească avionul pentru zborul următor. Dar cum s-o facă dacă aparatul se întorsese din luptă ca un ciur? Greu să găsești o suprafață cât de mică neperforată de gloanțe sau de schije!

Zi și noapte, fără să știe ce e somnul și odihna, pe ploaie și ger, în zăpadă și viscol tehnicienii și mecanicii nu plecau de lângă aparatele de luptă. Ce nu trebuiau să facă mâinile lor bătătorite și crăpate de benzină și ulei, de vânt și de ger?! Adesea făceau imposibilul, căci, oricât de avariat era avionul, ei reușeau ca printr-o minune să-l repare și să-l pregătească pentru următoarea misiune de luptă.

Multe avioane erau vechi și fuseseră recondiționate de multe ori, din care cauză tehnicienii și mecanicii erau aproape tot timpul pe de. Le reparau, iar uneori le și perfecționau.

De pildă, ei au instalat pe „ulii” rezervoare de benzină suplimentare. Grație strădaniilor lor, puterea de foc a avioanelor noastre de vânătoare a fost sporită prin dotarea acestora cu instalații de acroșare și lansare a unor proiectile reactive – câte trei pe fiecare plan. Deși aceste inovații făceau să crească puțin greutatea aparatului și îi reduceau din viteză și manevrabilitate, de le măreau raza d, e acțiune și puterea de foc.

Și câtă bătaie de cap le-au dat avioanele de vânătoare de

fabricație străină, pe care le primeam pe bază de lend-leasede la Aliați?! Ei asimilau aceste aparate și, în plus, trebuiau să le adapteze la acțiunile de luptă în condițiile unei ierni foarte aspre.

Așa cum am mai spus, în noiembrie 1941 situația pe traseele podului aerian se complicase considerabil. Exploatănd superioritatea ei numerică, aviația germană a intensificat controlul pe aceste trasee, bombardarea aerodromurilor și atacurile asupra caravelor aeriene.

Condițiile s-au agravat și mai mult în a doua jumătate a lui noiembrie, când, în urma unei hotărâri a Consiliului militar al Frontului Leningradului, detașamente ale Grupului de aviație-Moscova au început să efectueze transporturi pe cel mai scurt traseu al podului aerian: Novaia Ladoga-Leningrad. Atât escadrilele de vânătoare de însoțire, cât și cele de transport înregistrau pierderi tot mai mari.

Încă la jumătatea lunii octombrie, într-un raport înaintat Direcției generale a Flotei aeriene civile, V. M. Korotkov, comandantul Grupului de aviație-Moscova, sublinia necesitatea unor măsuri suplimentare de asigurare a securității avioanelor de transport. El cerea să se afecteze fiecărei escadrile, pe lângă cele existente, încă zece aparate de vânătoare de însoțire.

Când escadrilele de avioane de transport au început să înregistreze pierderi simțitoare, Consiliul militar al Frontului Leningradului le-a ordonat comandanților Forțelor aeriene militare de pe acest Front și celor ai Flotei din Baltica să intensifice acoperirea avioanelor de transport pe aerodromuri și pe traseele podului aerian. Au fost întreprinse măsuri de accelerare a formării unui al treilea regiment de vânătoare pentru însoțirea caravelor de transport.

...La sfârșitul lui noiembrie '41, pe aerodromul operativ de la Podborovie, pe care se afla regimentul 127 de însoțire, a sosit și regimentul 154 de vânătoare.

Regimentul era comandat de comisarul de batalion

A. A. Matveev, un experimentat aviator și lucrător politic. Primise botezul focului în Mongolia: la Halhân-Gol el doborâse primul avion inamic. Apoi activase la Murmansk într-un regiment de vânătoare. Începutul războiului cu Germania fascistă l-a găsit pe A. A. Matveev lângă Moscova: era comisar al regimentului 17 de vânătoare. În octombrie 1941 a fost numit comandant al regimentului 154 de vânătoare. Sub comanda lui, regimentul s-a refăcut în spatele frontului și și-a însușit tehnica nouă

— Avioanele de vânătoare americane Tomahawk. Apoi, regimentul a primit ordin să se deplaseze la aerodromul Podborovie și să treacă la executarea principalei misiuni de luptă - însoțirea avioanelor de transport la Leningrad.

Regimentul avea 24 de echipaje. Mulți dintre piloți zburaseră în primele luni ale războiului pe avioane I-16 la Leningrad și, ca și piloții regimentului 127, vecin, aveau o oarecare experiență de luptă.

Baza, nucleul regimentului, care avea la activ peste 400 de avioane inamice doborâte, circa 1000 de lupte aeriene, câteva mii de zboruri de însoțire a caravelor aeriene, era alcătuit din cunoscuți piloți de vânătoare leningrădeni, ca Piotr Piliutov, Piotr Pokrâșev, Gheorghi Petrov, Aleksei Storojakov, Serghei Titovka, Andrei Cirkov, Vladimir Matveev, Mikolai Zelenov, Piotr Ziuzin, Aleksandr Gorbacevski, Konstantin Korșunov, Ivan Leonovici, Fiodor Ciubukov. Ulterior, toți au fost distinși cu înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

— Începutul activității operaționale a regimentului pe traseele podului aerian a fost însoțit de numeroase greutăți, ne povestea A. A. Matveev în timpul întâlnirii noastre la Moscova. Noul avion de vânătoare american, Tomahawk, ne-a dat multă bătaie de cap. Sub raportul construcției, el nu fusese adaptat la zboruri în condiții de iarnă aspră: din cauza gerului conductele și fagurii radiatoarelor de ulei crăpau, amestecul de apă îngheța; nu aveam suficiente piese de schimb și materiale. Inginerii, tehnicienii și

mecanicii au muncit mult pentru a adapta „americancele”, care preferau căldura, la gerurile rusești. Inventivii tehnicieni ai regimentului au pus la radiatoarele de ulei și la sistemele hidro mici robinete: când erau geruri mari goleau uleiul și amestecul de aj5ă și le duceau în încăperi încălzite. Mai greu a fost cu aliajul de argint pentru lipit, necesar reparării radiatoarelor. Dar până la urmă ne-am descurcat: localnicii ne-au dat monede și alte obiecte din acest metal, pe care le-am topit și am făcut aliajul. După aceste remanieri, Tomahawk-urile au început să zboare.

Aviatorii noștri au făcut multe isprăvi cu de.

Piloții regimentului154 (transformat în noiembrie 1942 în regimentul 29 de gardă) au însoțit la Leningrad avioane de transport mai mult de o lună de zile. Nu totul a mers strună de la început. În primele misiuni de luptă s-au înregistrat eșecuri, greșeli și chiar pierderi nejustificate de piloți.

Activitatea de însoțire și de acoperire a avioanelor de transport pe traseele și aerodromurile podului aerian, desfășurată de piloții de vânătoare din regimentul 154 și din’ regimintele aviației marine, a contribuit substanțial la îmbunătățirea situației.

Ca și piloții din regimintele 127 și 286, cei din regimentul 154 depuneau un enorm efort fizic și psihic. Și ei se ridicau în aer de cinci-șase ori pe zi, și ei se băteau ca lei cu un inamic care dispunea de o dublă sau triplă superioritate numerică.

La 17 decembrie 1941, pilotul Piotr Pokrâșev și-a ridicat de pe aerodromul Smolnoe grupul său de cinci aparate pentru a însoți nouă avioane PS-84, la bordul cărora fuseseră imbarcați răniți.

Deasupra Ladogăi, în zona farului, avioanele de transport au fost interceptate de nouă Messerschmitt-uri. Dar „uliii” s-au aruncat imediat în luptă. Cu prima serie de mitralieră Pokrâșev a doborât avionul capului de formație. Derutați, piloții inamici au părăsit câmpul de luptă.

Aviatorul lovit de Pokrâșev era un mare as al pilotajului:

doborâse 15 avioane; aparatul său, un Me-109F – o variantă modificată a avionului de acest tip, avea motor mai puternic și calități superioare de viteză. Germanii se pregăteau să-l producă în serie.

În aceeași zi, comandantul de escadrilă P. A. Piliutov a fost obligat să se bată cu șase avioane de vânătoare inamice.

...Piliutov a fost găsit și adus la spitalul regimentului de asalt al aviației marine de către un colhoznic din cătunul Sumskoe din apropierea Ladogăi. La spital acesta din urmă a relatat despre lupta îndrăzneță și inegală cu avioanele de vânătoare germane:

— Cum vă spuneam, merg eu cu sania prin pădure. La un moment dat sus, deasupra capului, văd nouă avioane de transport de-ale noastre, iar în întâmpinarea lor vin avioanele de vânătoare ale dușmanului. Am numărat, erau șase. Am mijit ochii. Îmi ziceam c-o să le fie greu alor noștri. Deodată a apărut el, singur-singurel, contra șase. Dar văd că flăcăul nu-și pierde firea și se duce direct spre de. Se iscă o învălmășeală, că nu mai știi unde e al nostru și unde e neamțul. Unul cade, dar nu știu* al cui e. Parcă e al nostru. Dar nu el Cade un neamț... Trec vreo două-trei minute. Cade alt neamț.

„Bravo, vulturașule!”; – strig eu cât mă țin puterile...’

În acest timp, el dispăruse undeva. Îmi rotesc privirile, dar nu e nicăieri: s-a prăpădit flăcăul. Deodată; deasupra mea vâjâie un avion. Se pare că nu-i mai merge motorul. A trecut de pădure și a aterizat. Avioanele neamțului – după el. Trag cu tunurile și mitralierele în șoimul nostru rănit. De trei ori au trecut și au tras, iar pe urmă au plecat. Am întors calul și am pornit într-acolo. Mă grăbesc și mă rog lui Dumnezeu să-l țină viu. L-am găsit nu departe de avion. Mă uit – stă nemișcat, combinezonul din blană e făcut ferfeniță de schije și gloanțe. Mi-a trecut un sloi de gheață prin inimă – a murit flăcăul! Mă aplec asupra lui, ascult: respiră, deschide ochii. L-am căi’at la sanie, și p-aici ți-e drumul. Mă

temeam că o să vină iar neamțul. Gonesc calul și mă uit din când în când la aviator – nu mișcă. Mă gândesc că n-o să apuc să-l aduc viu. Dar, uite că am ajuns. Acum e rândul vostru să-l salvați...

În acea zi de 17 decembrie căpitanul Piotr Andreev Piliutov împlinea 35 de ani. Colegii îl felicitaseră încă de dimineață. Au făcut și apropouri: ar trebui să marcăm evenimentul.

— Avem timp pentru asta, le-a răspuns bine dispus căpitanul. Zburăm de două ori cu PS-84 la Leningrad și diseară, la cină, o să-l marcăm...

Cele nouă PS-84 au ajuns cu bine la Leningrad. Apoi, pe Komendantski au aterizat și „uliii” noștri.

După ce avioanele de transport au fost descărcate, de de s-a apropiat un grup de copii. La vederea acestor mici pasageri înfășurați până la ochi în tot felul de șaluri și basmale, Piliutov a rămas mut de uimire: așa ceva nu mai yăzuse, deși fusese de multe ori în Leningradul asediat. Copiii tăceau. Pilotul s-a apropiat de ei. Cu mișcări încete, copiii l-au înconjurat. E ceva! în fața lor se afla un pilot autentic, cu cască și ochelari, cu cizme înalte îmblănite, cu porthart și pistol. Pentru o clipă, Piliutov a surprins în ochii lor o scânteie de curiozitate. Inima i s-a strâns de durere. Erau epuizați, se mișcau încet, ca și cum se aflau în stare de somnolență. Toți știm că, atunci când se strâng mai mulți, copiii sunt gălăgioși, nu stau locului, tot timpul se foiesc. Dar aceștia stăteau tăcuți, impasibili, vorbeau încet, iar ochii lor marcați de suferință și de o imensă tristețe, îl priveau cu o seriozitate – nefirească la copii –, cu încredere și speranță. Piliutov uitase de zahărul, pesmeții și pâinea cu care își burdușea buzunarele și porthartul de fiecare dată când pleca la Leningrad (în acele zile toți aviatorii care zburau în orașul asediat procedau la fel). Numai atunci când de el s-au apropiat colegii – ca și cum atunci s-ar fi trezit – a început să le dea copiilor ce avea prin buzunare. Colegii săi l-au îmi tat. În acel moment s-a

petrecut ceva uluitor. Micii leningrădeni, sleiți de puteri, nu s-au apucat să înfulece bunătățile primite de la piloți. Tot ce primiseră au pus pe o băsmăluță albă întinsă de o fetiță. Apoi, un băiețel și o fetiță mai mari au împărțit repede și cu mare exactitate alimentele în părți egale. De-abia acum au înțeles aviatorii că până și acești mici cetățeni ai Leningradului își însușiseră acel formidabil spirit de organizare și disciplină care devenise una dintre regulile vieții orașului supus blocadei. Alimentele au fost repartizate într-o tăcere absolută, fără discuții și proteste. Și numai ochii, acei uluitori ochi de copil, trădau nerăbdarea: nu se puteau desprinde de hrană în așteptarea porției ce li se cuvenea...

Piliutov încremenise, i se tăiase respirația. Nu mai avea puterea să-i privească pe acești pui de om crunt loviți de soartă; și, pentru a-și ascunde durerea și mila ce-l cuprinseseră, s-a întors brusc și s-a îndreptat spre echipajele de pe PS-84, care se îndepărtaseră și de de copii.

— Trist tablou! — le-a spus colegilor.

— Adevărat, i-a răspuns un aviator de pe un PS-84. În fiecare zi asistăm la asemenea scene... Dar nu ne putem obișnui. De fiecare dată ni se strânge inima.

— Nu de mult, comisarul ne-a relatat o întâmplare petrecută la bordul unei nave, a început să povestească un mecanic de bord. În acea zi ei transportau tot copii... Tot așa ca și azi. Ca de obicei, membrii echipajului strâng pâine și pesmeți, tot ce au de mâncare. Înainte de întoarcere lăsăm pentru leningrădeni câte ceva de la cină și de la micul dejun...

Așadar, cum vă spuneam, aviatorii au strâns alimentele și le-au dăruit copiilor. Dar, așa cum vi s-a întâmplat și dumneavoastră astăzi, aceștia nu au vrut să mănânce, ci au strâns totul într-o grămadă, iar fetița cea mai mare' a împărțit totul în părți egale. Apoi, le-a dat tovarășilor ei de drum. Dar, iată, a rămas ultima porție, la care se uita cu

ochii măriți cel mai mic dintre puști... Intinzându-i această ultimă porție, fetița și-a dat seama că greșise numărătoarea. Amărâtă, și-a plecat capul și era cât p-aci să înceapă să plângă...

Prichindelul a înțeles că ceva nu e în regulă. A privit-o întrebător pe fetiță și, brusc, a realizat ce se întâmplase.

— Ai uitat să te numeri pe tine, nu-i așa? — a întrebat-o încet și imediat a rupt o jumătate de pesmet și i-a dat-o fetiței. Aceasta a prins curaj și a ridicat capul

— A uitat să se numere și pe ea! — a spus puștiul tare, întorcându-se spre colegii săi.

Aceștia au înțeles într-o clipă ce trebuie să facă. Micii pasageri s-au ridicat de la locurile lor, s-au apropiat de fetiță și i-au dat câte ceva din porția lor.

Și trebuia să vezi ce bucurie, ce mândrie pentru micii ei prieteni luceau în acele clipe în ochii fetiței!...

— Așa sunt ei acum, copiii leningrădeni, și-a încheiat povestirea mecanicul de bord.

Piliutov și-a amintit și el o întâmplare relatată de un pilot de pe un avion de transport.

Era prin noiembrie. Deasupra Ladogăi avioanele de vânătoare germane au atacat un grup de PS-84. De au avariat o navă în care erau și copii. Aparatul a început să rămână în urma celorlalte. Hitleriștii s-au năpustit ca niște corbi asupra lui. Două proiectile și câteva gloanțe au lovit aparatul, ucigând și rănind câțiva copii.

După ce au respins primul atac al fasciștilor, membrii liberi ai echipajului au venit în ajutorul copiilor răniți. Au rămas consternați: niciun țipăt, niciun plânset, niciun geamăt.

— Nene aviator, nu trebuie să ne ajutați, a spus cu glasul marcat de emoție unul din copiii răniți. Dați-ne doar mai multe bandaje.

— Noi ne bandajăm unii pe alții, a spus altul. Mai bine duceți-vă la mitraliere și trageți în fasciști.

E greu de crezut că niște copii sunt capabili de atâta

stăpânire de sine. Și, totuși, sunt...

...Descărcarea avioanelor s-a încheiat și a început îmbarcarea copiilor. Peste un sfert de oră toate cele nouă PS-84 erau pline cu copii.

Grupul primise comanda de decolare, când pe aerodrom a explodat un proiectil greu de artilerie. I-a urmat altul, și altul... Avioanele trebuiau să părăsească imediat aerodromul. Dar cine să însoțească cele nouă nave de transport? Din cele patru aparate din grupa lui Piliutov numai el putea zbura.

Bombardarea aerodromului continua; avioanele de transport au început să decoleze fără să mai aștepte escorta. În urma lor a decolat și Piliutov. A decis să însoțească singur grupul.

Ce s-a întâmplat în timpul zborului a povestit Piliutov însuși într-un ziar militar care, din fericire, s-a păstrat în arhiva personală a fostului comandant al regimentului 154 de vânătoare, A. A. Matveev, astăzi general-locotenent de aviație.

Generalul a despăturit cu grijă ziarul și ni l-a dat nouă. Se vedea că îi este foarte scumpă relatarea fostului tovarăș de luptă, publicată în ziarul militar „Na boevom kurse” din 2 aprilie 1942. Ea se intitula „Unul contra șase”.

„Împrejurările au fost de așa natură încât a trebuit să însoțesc nouă avioane de transport. În flecare din de se aflau 30 de leningrădeni evacuați în spatele frontului. Deci apăram 270 de cetățeni sovietici!

Credincios tacticii mele de a zbura la o oarecare distanță de avioanele însoțite, evoluam astfel încât să nu-mi trădez prezența. Și bine am făcut. Căci, în curând, au apărut șase Heinckel-uri. Cu orice preț trebuia să distrag atenția piraților aerului și să ofer avioanelor de transport posibilitatea să-și continue drumul. Mi-am amintit cuvintele comandantului unității mele: „Mai bine să piară unul, dar să fie salvați sute de oameni”.

Îndată ce Heinckel-urile au virat spre aparatele noastre,

am virat și eu spre aparatele inamice, decis să-l dobor pe nemernicul din frunte. Dar el a trecut pe alături. Al doilea era chiar în fața aparatului meu. Apariția mea a fost atât de neașteptată încât neamțul nu a avut ce să mai facă. Numai după ce a primit în plin rafala mea de mitralieră și-a venit în fire și a început să se arunce când într-o parte, când în alta. Dar pierdea înălțime. L-am urmărit până s-a izbit de gheața lacului. Pe gheață i-au rămas doar aripile, fuselajul împreună cu pilotul au fost înghițite de apa rece a lacului...

Am scos aparatul din picaj și am privit în jur: tabăra vrăjmașă era în derută. Avioanele noastre de transport de-abia se mai zăreau; le urmăream pe de, dar nu-i slăbeam nici pe fasciști.

Se apropiau trei Heinckel-uri, celelalte două veneau în urma lor. Nu am efectuat nicio manevră, mă făceam că nu-i văd. O să mă strecor pe furiș. I-am lăsat să se apropie până la vreo două sute de metri. După aceea, am făcut un viraj de 360° stânga și am ajuns în spatele perechii de

Heinckel-uri. Nemții mergeau în șir și, aflându-mă în virajul interior, aveau posibilitatea să trag asupra lor. Cele trei aparate din față au coborât brusc, iar celelalte două s-au ridicat tot atât de rapid. Curând, perechea de sus s-a întors, și atacul s-a produs pe drumul de întâlnire. Dar fără rezultate concrete.

Cele trei Heinckel-uri, care veneau de jos, încercau să-mi cadă în spate. Am făcut un viraj cu o coborâre până la 50 de metri. Unul dintre fasciști s-a ambiționat să vireze după mine. Executând o jumătate de viraj, l-am ajuns. Prima serie am trimis-o în cabina pilotului, a doua - în motor. Avionul inamic s-a răsturnat și s-a îndreptat vertiginos spre sol.

Dar în acest moment motorul meu a început să mă lase. Un glonte al inamicului perforase tija jaluzelor de radiator. Jaluzelele au rămas deschise, din care cauză motorul s-a răcit și a început să dea rateuri. Unul din planuri a atins de două ori zăpada, dar aparatul, care a răspuns excelent la

comenzi, mi-a permis să scap de Heinckel-uri. Motorul avionului meu s-a oprit.

Am aterizat cu bine, curbând doar puțin elicea. Dar nemții nu mi-au dat pace nici pe pământ. Mi-au mitraliat de câteva ori avionul și au tras furioși cu tunurile în el. Am simțit dureri în umăr și braț. Am ieșit cu chin cu vai din cabină și m-am ascuns sub motor. Apoi m-am târât într-o parte. Fasciștii turbau de furie. Acum făceau pe vitejii.

M-a cules de pe câmp un colhoznic. La spital, chiar și medicii care văzuseră multe s-au mirat: aveau 21 de răni.

Dar a trecut. M-am făcut bine și sunt din nou printre tovarășii mei de luptă. M-am mai întâlnit de multe ori cu hitleriștii. La activul meu au fost trecute alte avioane germane. Dar conturile nu sunt încă încheiate. Le voi încheia doar atunci când pe pământul sovietic și în spațiul nostru aerian nu va mai rămâne niciun ocupant german”.

Piotr Piliutov și-a respectat promisiunea. A luptat până în ultima zi a Marelui război pentru apărarea patriei. Are la activul său sute de zboruri de luptă, zeci de lupte aeriene și 23 de avioane inamice doborâte. A fost distins cu patru ordine „Lenin”, patru ordine „Krasnoe Znamia”, cu ordinul „Otecestvennaia Voina” clasa I, cu două ordine „Krasnaia Zvezda”. Pentru vitejie și bărbăție în luptele pentru apărarea Patriei i s-a conferit înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

REGIMENTUL DE BOMBARDAMENT ÎȘI SCHIMBA PROFILUL

Marele Cartier General și Consiliul militar al Frontului Leningradului au ordonat, la mijlocul lui noiembrie 1941, detașarea regimentului 7 de bombardiere grele la podul aerian ce lega Leningradul de Pământul cel Mare.

Îndepărtatul aerodrom de campanie din pădurile Vo~logdei primea un întreg regiment de aviație - patru escadrile de bombardiere grele TB-3. Fiecare asemenea aparat putea ridica în aer 3—3,5 tone de bombe.

Locuitorii sătucului din apropiere priveau plini de curiozitate aceste aparate uriașe la aterizare. Lungimea:

28 de metri, anvergura aripilor: 51 de metri. Cabina pilotului se afla la opt metri de la sol, iar în interiorul avionului un om se putea deplasa în poziție aproape verticală.

Era prima oară de la începutul războiului când întregul regiment se aduna pe un singur aerodrom.

După aterizarea ultimului aparat s-a ordonat adunarea; câteva sute de aviatori s-au aliniat pe pista înzăpezită. Da, a fost un zbor greu.

...Dimineața umedă de noiembrie cu cerul acoperit de nori nu-i prea neliniștea pe piloți. Ca întotdeauna, înainte de zbor, ei sperau că pe drum vremea se va schimba. De data aceasta, însă, a fost altfel. Curând după decolare, avioanele au fost acoperite de gheață. Spre sfârșitul zborului vizibilitatea ajunsese la 300—500 de metri. Deosebit de greu a fost deasupra Ladogăi. Imensa suprafață de gheață acoperită cu zăpadă se unea parcă cu cerul. Sentimentul pericolului continuu era extenuant și toți piloții au răsuflat ușurați când s-au apropiat de aerodrom. Dar, după aterizarea primelor avioane, erau preocupați de soarta celor aflați încă în aer.

Din fericire, în acea zi toate avioanele regimentului au ajuns la bază. După ce au pus piciorul pe sol, piloții, navigatorii, mecanicii de bord, trăgătorii-radiotelegrafiști s-au eliberat repede de povara tensiunii, s-au scuturat de oboseală și grijă. Acum râdeau, glumeau.

Regimentul 7 de bombardiere luptase câteva luni. Au fost luni de victorii, de succese, dar și de pierderi, de pierderi grele. După aceste lupte, regimentul rămăsese doar cu jumătate din aparate. Echipajul de luptă al unei nave era alcătuit din opt oameni: doi piloți, un navigator, un mecanic de bord și un ajutor, un trăgător-radiotelegrafist și doi trăgători; acum, regimentul număra doar două sute de aviatori.

A răsunat comanda: „Drepti!”. Comandantul regimentului. Locotenent-colonelul V. I. Labudev, a primit

raportul locțiitorului său și a trecut în revistă efectivul. Era convins că băieții lui vor îndeplini noua misiune de luptă, pe care o cunoștea doar el și comisarul regimentului, comisarul de batalion A. I. Povaleaev. Înainte de a da citire ordinului, Labudev a prezentat aviatorilor persoana de lângă el – un bărbat de vârstă mijlocie, îmbrăcat într-un palton negru, cu o căciulă caucaziană pe cap, care sosise înainte lor cu un PS-84.

— Tovarăși, acum vă va vorbi Piotr Sergheevici Popkov, președintele Comitetului executiv orășenesc al Leningradului.

Oaspetele i-a salutat pe aviatori și i-a înmănat comandantului unității un sul de hârtie, propunându-i să citească textul. Scrisoarea le era adresată lor, tuturor membrilor echipajelor, de către A. A. Jdanov, secretar al C.C. Al partidului, prim-secretar al Comitetului regional și al Comitetului orășenesc Leningrad al partidului. Fiecare avea impresia că acum îi vorbesc mii de leningrădeni. Îi spun că orașul trăiește și luptă, dar că locuitorilor lui le e foarte greu. Alimentele erau pe sfârșite, foametea făcea ravagii: secerase câteva mii de vieți omenești. Orașul este bombardat zi și noapte... Leningrădenii își pun speranțe în aviatori, în regimentul lor, așteaptă de la ei ajutor...

Regimentul încremenise. Doar sclipirile ochilor aviatorilor le exteriorizau sentimentele. Mulți se născuseră și crescuseră în orașul de pe Neva. Aveau acolo părinți, frați, surori, prieteni, logodnice...

În 1932, la Leningrad, mai exact în portul Grebnâi, pe insula Vasilievski a fost formată brigada 14 de aviație a Forțelor aeriene militare din Flota Balticii.

Mai târziu, brigada a fost transformată în două regimente de bombardament; unul dintre ele a devenit regimentul 7 de bombardiere grele. Întrucât regimentul avea „origine marină”, întregul efectiv a purtat până la mijlocul anului 1942 uniforme de marină.

...Comandantul citea ultimele rânduri ale scrisorii:

Comitetul regional de partid, Consiliul militar al Frontului Leningradului îi rugau pe aviatori să depună toate eforturile, să folosească întreaga lor măiestrie pentru a transporta la Leningrad cât mai multe alimente...

Mulți ani mai târziu, fostul comandant de navă din regimentul 7, maiorul leningrădean A. I. Sudakov, ne povestea primele impresii:

— Scrisoarea a generat, spunea el, sentimente contradictorii. Cum eu, ofițer de front, să transport carne, în timp ce alții luptă cu adevărat?! Aviatorii știau mai bine ca oricine cât de mult prețuia comandamentul fiecare bombardier greu, în special în acele zile ale lui '41, când lipsa de aparate de luptă era mai mult decât alarmantă. Nu degeaba bombardierele grele erau la dispoziția exclusivă a Cartierului General.

Aceasta a fost, însă, doar prima reacție. Ea a cedat repede locul unui alt sentiment – imensa preocupare pentru soarta orașului natal și a locuitorilor lui. Simțeam cum mi se strânge inima și realizez că sarcina ce ni se dă nu era cu nimic mai prejos de o misiune de luptă.

E adevărat, regimentul avea la activ o operație efectuată în septembrie, când avioanele nu erau încărcate cu bombe, ci cu motoare de tanc, cu mitraliere, pe care le transportam de lângă Moscova în Leningradul asediat. Întreaga lună am lucrat, cum spuneau piloții, pentru Leningrad. Fiecare aparat lua câte patru motoare de tanc, cîntărind fiecare 650 de kilograme. La întoarcere, transportam în principal mijloace de telecomunicații și metale neferoase.

Zilnic, 20 de bombardiere duceau această încărcătură prețioasă la destinație. Iar în ultimele zile ale lui septembrie și la începutul lui octombrie aceleași aparate au dus pe aeroportul Komendantski muniții, piese pentru regimentele de vânătoare ale Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului. Tot în septembrie, la ordinul Marelui Cartier General, am lansat desanturi în spatele frontului.

Dar să abandonezi complet activitatea operațională și să

treci la transportul de alimente, așa ceva nu s-a mai întâmplat.

După ce au luat cunoștință de conținutul scrisorii, aviatorii aliniați pe pista de zbor au înțeles cu mintea și cu inima importanța muncii ce-i aștepta. Leningrădenii aveau nevoie de ajutorul lor. Iar bombardierele grele se potriveau de minune: 24 de aparate uriașe puteau să transporte într-o cursă 60—70 tone de alimente.

Iată ce au povestit la rugămintea noastră, după 40 de ani de la aceste memorabile evenimente, câțiva participanți nemijlociți,

N. G. Afonin (comandantul escadrilei a 2-a). Se pare că niciodată în viață nu am trăit o emoție mai puternică decât atunci când regimentul asculta scrisoarea lui Jdanov. Mi-am amintit de tata. Cu un detașament al Gărzii Roșii, format la uzinele „Putilov”, a luat cu asalt Palatul de iarnă. La Leningrad mi-am petrecut primii ani de viață. Aici am urmat cursurile Facultății muncitorești. De aici am fost trimis de Comitetul raional de partid la o școală de aviație. Aici m-am întors, în districtul militar Leningrad, și tot aici am primit prima distincție militară, medalia „Pentru vitejie”, apărând căile de acces spre orașul meu. Vă dați seama cu ce emoție am condus a doua zi TB-3-ul meu spre Leningrad.

B. G. Ezerski (comandantul escadrilei a 4-a). De când fasciștii înconjuraseră Leningradul, nu era zi în care colegii mei să nu discute despre soarta orașului, despre rude, despre cei rămași acolo.

Fiecare era alături de leningrădeni și ardea de dorința de a-i ajuta. Dar cum s-o facă? Acum apăruse această posibilitate. Noi, aviatorii, am primit ordin să transportăm la Leningrad, peste Ladoga, în loc de încărcătura obișnuită – bombe –, produse alimentare. Această veste ne-a uluit pe toți.

K. S. Ivanov (navigator). În orașul în care m-am născut rămăseseră tata, mama, frații, surorile și logodnica mea. Gândul că ei flămânzesc și că viața lor se stinge era

insuportabil. Nu a fost pentru mine misiune mai sfântă decât aceea de a-mi salva părinții și concetățenii de la moarte prin înfometare.

G. A. Barâșnikov (ajutor de mecanic de bord). În Leningradul asediat îmi rămăseseră părinții și un frate foarte grav rănit. Mama îmi scria că, flămândă și umflată, merge zilnic la fratele meu la spital, traversând întregul oraș. Mă stăpânea un singur gând: mai repede, cât mai repede să merg la Leningrad, să-i salvez pe cei dragi, să salvez orașul.

Zborul la Leningrad și înapoi dura șase ore. Plus întârcatul, descărcatul, precum și alte întâmplări neprevăzute. Iar zilele erau din ce în ce mai scurte; nu rămânea nicio rezervă de timp. Dacă echipajele nu decolau la ră. Săritul soarelui, se complicau mult atât efectuarea cursei, cât și pregătirea zborului de a doua zi. Toată speranța era în noaptea care de-abia ajungea pentru toate treburile. Aviatorii dormeau cinci-șase ore, adesea fără să se dezbrace, în costumele de zbor. Despre tehnicieni, ce să mai vorbim?! Erau perioade când dormeau doar douătrei ore pe zi. Munca lor era de-a dreptul infernală. Să pregătești uriașa mașină pentru zbor pe un ger năpraznic era o treabă extrem de complicată.

Jurnalele de bord ale comandantului de escadrilă N. G. Afonin și ale altor aviatori, confirmate de scrisorile și amintirile unor piloți și tehnicieni, ne oferă acum posibilitatea de a reconstitui cronica celor peste o sută de curse, efectuate la Leningrad de piloții regimentului din noiembrie 1941 până în ianuarie 1942 de pe două îndepărtate aerodromuri de campanie din regiunea Vologda.

N.G. Afonin inserează în jurnalul de luptă toate cursele.

Una dintre de, memorabilă, este datată 24 noiembrie. Un singur rând: „24.Îl.41. Cerepoveț-Leningrad și înapoi. (Alimente. Oameni.)”

După ce a primit de la comandantul regimentului,

locotenent-colonelul V. I. Labudev, misiunea de a decola la 24 noiembrie, ora 10.00, comandantul de escadrilă N. G. Afonin a ordonat echipajelor să se pregătească din ajun pentru cursă. El povestește:

— Am încărcat avionul de cu seară, imediat după cină. Ca întotdeauna, la încărcare a participat tot echipajul, opt oameni. Sacii și lăzile cu șuncă, praf de ouă și unt trebuiau aranjate și fixate cu dibăcie pentru a nu periclita echilibrul aparatului. Treaba nu era simplă, dar nimeni nu se vâita. Toți erau cu gândul la Leningrad, unde foametea secera oameni.

Ziua era geroasă. Eram nevoiți să încălzim apa și uleiul în niște „oale” chiar la locurile de staționare ale aparatelor. Instalația era simplă: rezervorul cu două compartimente (pentru apă și ulei) era fixat pe o sanie; sub el – o cutie de foc. Apa și uleiul le căram cu bidoanele și le turnam în sistemele navei. Pentru a pregăti de zbor un bombardier greu cei de la sol încălzeau patru asemenea „oale”. Piloții, navigatorii și trăgătorii participau și ei la această pregătire, căci trebuiau cărați cu mâinile și turnați peste 1 000 de litri de apă și ulei.

Tehnicienii de bord Starostin, Șarohin, Zubkov, Dmitriev, Kalinin, Anisimov, Șahov, Dubinin, Tolstocian și* alții nu au părăsit navele... A doua zi trebuiau să-și ia zborul 16 aparate.

În acea dimineață de noiembrie au pornit toate motoarele celor 16 bombardiere grele. Zgomotul lor te asurzea. De la punctul de comandă și-a luat zborul o rachetă verde. Navele grele încărcate cu șuncă în loc de bombe au decolat, îndreptându-se spre Leningrad.

Locțiitorul comandantului escadrilei, M. A. Bajenov, completează relatarea lui Afonin:

— Timpul era mai bun decât în ajun. Nebulozitatea – 10 puncte, baza norilor se situa la o înălțime de 600—800 de metri. Vizibilitatea – circa cinci kilometri. Am constituit formația. Prima patrulă era condusă de Afonin, a doua – de

mine, iar a treia – de Kalinin, comandantul escadrilei a treia. Cap de formație era Ezerski, comandantul escadrilei a patra. Participau la zbor cei mai experimentați aviatori ai regimentului. Ceilalți comandanți de nave erau: Nasikan, Sugak, Șevcenko, Zamota, Kosaci, comandantul escadrilei întâia Varfolomeev, Borodkin, Bobin, Goncearov, Petrenko, Sokolov-Șalaev și Kalâghin.

Zburam razant, la foarte mică distanță de vârfurile arborilor. Ne însoțeau patru aparate de vânătoare din regimentul 127.

Sub noi – păduri necuprinse. Din loc în loc apăreau pentru câteva clipe poieni cu stoguri de fân, protejate de garduri, probabil, împotriva elanilor. Repere: foișoarele din păduri, bacurile prinse de ghețuri și avioanele doborâte de pe Ladoga.

Pilotul secund G. Sibilev continuă povestirea:

— Deasupra Ladogăi am zburat „lipiți” de suprafața ei, cu viteză maximă, de vibrau până și aripile. În mijlocul lacului ne-a prins o furtună cumplită. Nu degeaba Petru I a ordonat construirea unui canal pe litoralul sudic al Ladogăi, pentru a asigura securitatea navigației vaselor.

Dar, înainte de a ajunge la Ladoga, ne aștepta o mare neplăcere. În apropierea ei ne-am întâlnit cu avioane de vânătoare inamice. De aparatele de însoțire ne rupsesem; în momentul în care trebuiau să vireze spre Moriin Nos, navele, deviind puțin spre dreapta, au nimerit deasupra liniei defensive a inamicului și au fost întâmpinate cu un puternic foc de baraj. Cu un strigăt de durere, navigatorul Râbaev s-a prăbușit, rănit la un picior. Am ridicat brusc aparatul; ceața, care ne împresurase și constituise cauza căderii noastre în capcană, acum ne proteja de minune.

Cu câteva secunde înainte de a intra în ceală, trei membri ai echipajului au fost răniți, iar aparatul avea zeci de găuri făcute de gloanțe. Dar am avut noroc. Pe aerodromul Komendantski am aterizat cu o anumită dificultate: trei anvelope de la roțile trenului de aterizare

fuseseră sparte; am pus avionul supraîncărcat pe sol aproape pe jantă.

La Leningrad alimentele erau așteptate cu mare nerăbdare. Imediat ce am încetat rulajul, de avion s-a apropiat un autocamion. Gheorghi Sibilev a predat încărcătura. O grupă de soldați grăbiți au descărcat împreună cu echipajul alimentele – aproape trei tone – aduse leningrădenilor. Acesta era bilanțul cursei, cursa unei singure nave. Dar în ziua respectivă au zburat 16 aparate.

Echipajele se grăbeau; trebuiau să se întoarcă la bază pe lumină. Avionul avariat al lui Afonin a rămas la sol, ca un invalid neputincios. Era nevoit să înnopteze la Leningrad. Afonin și colegii săi au plecat cu o camionetă după anvelope și piese de schimb. La Petropavlovka, unde se aflau depozitele, nu au stat mult. Acolo au putut constata și rezultatele bombardamentelor sălbatice ale hitleriștilor. Tăcerea, întreruptă doar de clopotele tramvaielor rare, a fost sfâșiată de urletele sirenelor: alarmă aeriană.. Și deodată s-a auzit şuieratul ascuțit al unei bombe. O secundă și – explozia. Bomba a căzut pe un tramvai plin cu oameni. Ne putem imagina ce simțeau acești aviatori care vedeau ce se întâmpla pe pământ fără să poată riposta.

În acele zile folosind răgazul forțat, Gheorghi Sibilev, pilot secund în echipajul lui Afonin, a mers prin orașul pe care nu-l mai văzuse din septembrie. Totul se schimbase în acest răstimp. Orașul nu avea nici apă. Se părea că viața dispăruse. A întâlnit tancuri ce se îndreptau spre linia întâi, fete care purtau un aerostat...

Aviatorul a intrat într-o stradă vecină. Aici, lângă un magazin alimentar era o coadă imensă la pâine. Oamenii parcă înțepeniseră. În aceeași clipă au început să urle sirenele. Undeva aproape s-a auzit şuieratul unui proiectil. A urmat explozia.

— Tovarășe militar, s-a auzit un glas. Gheorghi s-a întors. A văzut o fată cu basma gri pe cap și cu ochi mari și toarte triști.

— Vă rog să-mi luați o cutie cu conserve... Pe dumneavoastră vă lasă. Tata a murit, iar mama nu se mai scoală din pat, i-a spus fata, ca și cum s-ar fi scuzat, și i-a întins cartela. Gheorghi s-a îndreptat spre magazin; oamenii de la coadă i-au făcut loc.

Cu inima strânsă de durere Gheorghi s-a uitat în urma fetei care i-a mulțumit și s-a îndepărtat câțiva metri. Un obuz a explodat exact în locul unde se afla fata. Suflul exploziei l-a aruncat pe Gheorghi la perete. După ce și-a venit în fire, a alergat spre groapă. Pe marginea ei a văzut doar basmaua gri plină de sânge...

Mult timp după aceea, când va conduce avionul spre Leningrad, el va avea în minte imaginea fetei cu basma gri și cu ochi triști, foarte triști...

După mai puțin de o săptămână, echipajul lui Afonin s-a întors-la bază împreună cu un grup de tehnicieni de aviație, condus de inginerul Mațunov. Avionul fusese reparat destul de repede, dacă ținem seama de condițiile de atunci... Curând au văzut sub ei clădirile aeroportului, cunoscute și dragi, precum acoperișul casei natale. Spre locul de aterizare se îndreptau o mulțime de oameni. Pe măsură ce avionul cobora, aceștia accelerau pasul...

Întâlnirea cu regimentul a fost veselă. Oamenii îi bateau pe umeri, îi îmbrățișau, îi pipăiau, ca și când vroiau să se convingă că sunt ei și nu alții. „Mergeți, fraților, la masă și apoi la culcare”.

Pe toți îi preocupa soarta navigatorului Râbaev care rămăsese la Leningrad, li vor salva oare piciorul rănit? În acest timp, tehnicienii examinau cu mare atenție aparatul, verificau dacă au fost corect reparate găurile făcute de gloanțe, cereau amănunte despre zbor.

După ce au ascultat relatările lui Afonin și ale tovarășilor lui despre situația din oraș, aviatorii au efectuat un control amănunțit al interiorului aparatelor lor. Instalațiile de acroșare a bombelor, casetele interioare și scările fuseseră scoase chiar în ziua sosirii lor la bază. Acum au eliminat

absolut toate obiectele de care se puteau dispensa. Sarcina utilă a navei a crescut cu 200—300 de kilograme.

Așa munceau echipajele regimentului 7. Și aveau impresia că V. I. Labudev, comandantul lor, nici nu putea vorbi despre altceva decât despre decolarea avioanelor cu noaptea în cap și despre întoarcerea lor pe lumină. Nu aveau voie să înlârze la Leningrad. De avioanele ce întârziu acolo pe aerodrom „aveau grijă” bombardierele inamice. De asemenea, le era interzis să sosească la bază după apusul soarelui – noaptea, pe aerodromurile de campanie înceta orice activitate de zbor.

Oboseala provocată de numeroasele suprasolicitări, riscul cotidian, grija permanentă de a evita întâlnirea cu inamicul le-au fost răsplătite din plin: Leningradul a rezistat, Leningradul a supraviețuit! Ce a fost mai greu a trecut! Se deschisese drumul pe gheață, era folosit tot mai mult.

La începutul lui aprilie 1942, Cartierul General a considerat că podul aerian se poate dispensa de bombardierele TB-3. Unitatea s-a întors la treburile ei firești. O așteptau luptele de la Rjev, Viazma, Staraia Russa, epopoea Stalingradului, bătălia de la Kursk.

Care a fost contribuția concretă a aviatorilor regimentului 7 la activitatea podului aerian? Informațiile sunt sărace. Ne-a venit în ajutor ofițerul de spate V. M. Ponomarev, fost navigator în acest regiment, care studiază de câțiva ani drumul de luptă al acestei unități, cercetând multe materiale de arhivă.

Graficul încărcăturilor aduse la Leningrad de regimentul 7 de bombardiere grele, de cele cinci echipaje ale regimentului 14 aflate în subordinea lui, precum și de cele 12 echipaje ale escadrilei a 39-a, independente indică următoarele date, și de (după afirmațiile lui Ponomarev) departe de a fi complete: de la 12 noiembrie 1941 până în martie 1942 au fost transportate la Leningrad de bombardierele grele 992 de tone. (în principal alimente); la Leningrad au fost încărcate 863 de tone. În afară de

aceasta, pe Pământul cel Mare au fost evacuate 597 de persoane. Și toate acestea în condițiile în care TB-3 nu puteau efectua decât o cursă pe zi, iar din cauza condițiilor meteorologice extrem de nefavorabile la Leningrad zburau în medie zilnic cel mult 10 echipaje.

★

★

Care este bilanțul general al activității desfășurate de Grupul de aviație-Moscova, de Grupul de aviație nordic, de regimentul 7 de aviație și de celelalte unități care au acționat temporar pe traseele podului aerian cu nave de transport?

După date incomplete, numai din septembrie până în decembrie 1941 (perioada celei mai intense activități a podului aerian) au fost transportate la Leningrad pe calea aerului peste 5 000 tone de alimente și alte încărcături. În aceeași perioadă, au fost evacuați peste 50 000 de locuitori ai orașului, inclusiv circa 30 000 de muncitori cu înaltă calificare și specialiști de la uzinele leningrădene, peste 9 000 de militari grav răniți; au fost transportate peste 1 000 de piese de artilerie și aruncătoare de mine, 138 tone de poștă... Și, în afară de toate acestea, câteva divizii de infanterie, transferate de la Leningrad la Volhov și Tihvin.

Și încă un fapt deosebit de important: având în vedere că avioanele transportau, în principal, alimente cu putere calorică ridicată și că acestea au fost aduse în Leningradul asediat într-o perioadă când podul aerian era singurul firicel ce lega orașul de pe Neva cu Pământul cel Mare, valoarea acestei activități este și mai mare.

★

★

★

Dimineața ultimei zile a anului 1941. Ceața ușoară ce acoperea orizontul se destrăma treptat. În pofida orei foarte matinală, pe aerodromul din Hvoinaia este multă lume: întreaga așezare a venit să-și ia rămas bun de la aviatori. În ajun se primise ordinul ca escadrilele Grupului de aviație-

Moscova să părăsească aerodromul de la Hvoinaia și să se întoarcă la baza lor de la Moscova.

În cele trei luni locuitorii așezării se obișnuiseră cu zgomotul permanent al avioanelor, se împrieteniseră cu aviatorii. Și aceștia din urmă se obișnuiseră cu Hvoinaia. Trei luni de front nu este o perioadă scurtă pentru un pilot. Și, părăsind aceste locuri, fiecare lăsa aici prieteni buni.

Ultimul avion a dispărut în ceața geroasă...

În aceeași zi, escadrilele Grupului de aviație-Moscova au aterizat pe Vnukovo. Aviatorii păseau pe pământul moscovit cu sentimentul datoriei împlinite. Acum îi așteptau alte trasee, alte zboruri.

Pe lângă aparatele ce aterizaseră de câteva minute au și început să se agite tehnicienii și mecanicii. Pregăteau avioanele pentru decolare; ordinul putea veni în orice clipă.

„Marea adunare” la baza lor constituia pentru aviatori un eveniment. Dar acea adunare din decembrie avea specificul ei. Aviatorii lucraseră bine pe traseele podului aerian. Tihvinul fusese eliberat; drumul pe gheață era tot mai animat. Leningradului îi era mai ușor. Țara trăia un eveniiment excepțional – lângă Moscova trupele fasciste fuseseră nimicite. La succesul acestei operații contribuise din plin și aviația.

...În seara de 31 decembrie aviatorii’s-au strâns la cina revelionului. Erau prezenți K. Buharov, V. Pușcinski, S. Șarâkin, A. Semenov, D. Kuznețov, G. Benkunski, S. Frolovski, A. Kalina și mulți alții.

Aviatorii și-au amintit de zborurile în spatele inamicului, în punctele fierbinți ale luptelor, de cursele peste Ladoga. Îi pomeneau pe colegii de luptă care nu-și vor mai ridica niciodată în aer aparatele.

Nu erau prea veseli. Dar sărbătoarea e sărbătoare. De aceea glumeau, cântau cântecele îndrăgite. Se gândeau la viața de după război. Dar fiecare știa că-l așteaptă noi misiuni, noi lupte. Unii dintre ei se vor întoarce cu escadrilele lor pentru scurte perioade pe traseele podului

aerian al Leningradului asediat, care va funcționa până la lichidarea completă a blocadei. Vor apărea acolo între sezoane, primăvara și toamna, în 1942 și 1943. Dar cursele lor vor avea caracteristici noi - avioanele vor transporta foarte frecvent legume și fructe, vor fi curse „verzi”, cum le vor numi piloții. În primăvara lui '42, aviatorii Grupului-Moscova vor aduce grădinarilor leningrădeni răsaduri și semințe de legume, ceea ce-i va îndemna pe primii să folosească în glumă termenul de „Operația ridichea”¹.

Când soarele de mai va încălzi pământul mult încercat al orașului asediat, vor înverzi parcurile, grădinile, scuarurile, curțile și terenurile virane. Vor apărea în oraș verdețurile și legumele proaspete - un adaos excelent la săraca rație de blocadă.

Fiecare pilot va avea de îndeplinit diverse misiuni. Aleksei Ivanovici Semenov va efectua, însă, o cursă istorică: din ordinul Comandamentului Suprem, în ziua Victoriei, la 9 mai 1945, el va aduce la Moscova de la Berlin actul de capitulare necondiționată a Germaniei fasciste.

Dar toate acestea vor fi în viitor. Atunci, după revelion, în prima zi a lui 1942 escadrilele Grupului de aviație-Moscova au plecat să îndeplinească noi misiuni de luptă.

Și dacă vrem să fim foarte corecți, trebuie să spunem că prima misiune de luptă din noul an a sosit când acele ceasornicului indicau primele minute ale lui 1942. Ordinul a fost primit în timpul mesei de revelion de către locțiitorul comandantului escadrilei a treia, A. I. Semenov.

Marele Cartier General le ordona să zboare în teritoriul ocupat de fasciști și să împrăstie manifeste în care se anunța zdrobirea inamicului lângă Moscova. În acea noapte, de pe aerodromul Vnukovo s-a ridicat un PS-84 și s-a îndreptat spre vest. Nava era condusă de Semenov și de pilotul secund Iarovoi. Din echipaj mai făceau parte: mecanicul de bord - comisarul escadrilei, Bulkin, radiotelegrafistul Gusarov și trăgătorul Zelenkov. Nici nu se făcuse ziuă când comandantul a raportat prin radio:

„Ordinul a fost executat”.

Se derulau primele ore ale anului 1942.

’... Oamenii salvați de aviatori în anii blocadei trăiesc, muncesc, își cresc copiii și nepoții. Din zi în zi, tot mai frumos e orașul de pe Neva, care și-a lecuit de mult rănilile, a refăcut tot ceea ce a distrus războiul. Pe locurile unde cândva au fost aerodromurile de campanie se întind acum ogoarele mănoase ale colhoznicilor, foșnesc păduri tinere.

Și când azi, în zi de pace, încerci să-ți imaginezi podul aerian al Leningradului asediat, el îți apare nesfârșit de lung, grandios. Așa a fost aievea: un pod aerian peste lacul Ladoga, care lega trainic orașul supus blocadei cu țara și care a deschis calea spre victoria Leningradului asupra dușmanului.

CUPRINS

COMANDANȚII CARAVANELOR ZBURĂTOARE;;... 5

Ordinul pentru modificarea itinerarului 5

. Prima „rindunică” 13

O sută de minute a’ e risc 22

„CER ACOPERIRE”... 39

Caravane însoțite de ași, 39

Au rămas întotdeauna de douăzeci de ani.... 47

DIVIZII DEASUPRA LACULUI 60

Pe aerodromul Komendantski 60

Ultimul aliniament . 63

Salt peste Ladoga 69

O MIȘIUNE SPECIALA...; 73

„Sezon mort” 73

Comisia Comitetului regional în acțiune..... 82

O haltă la Efimovski..... 90

Caietul cu coperti de mușama..... 95

CONVOAIELE PORNESC ÎN NOAPTE. Ț 106

Împuternicitul Consiliului militar..... 106

A fost ales Moșenskoe..... 112

Adunările satești; 119

Nu e nevoie de chitanțe, tovarăși 127

cele mai grele zile 136

Zborurile de la Novaia Ladoga 136

Dincolo de limitele posibilului 151

Regimentul de bombardament își schimbă profilul... 164